1989

REGIE DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

90-07328/

Québec, le 1er mai 1990

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

SAM L. ELKAS

Sillery, le 1er mai 1990

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre 1989.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Régie de l'assurance
automobile du Québec,

JEAN-P. VÉZINA

TABLE DES

MESSAGE DU PRÉSIDENT — QUATRE

LA RÉGIE — SEPT

CONSEIL D'ADMINISTRATION — HUIT

COMITÉ DE DIRECTION — DIX

ORGANIGRAMME — ONZE

CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER — DOUZE

- La gestion du Code de la sécurité routière — TREIZE
- L'implantation des normes de sécurité pour les transporteurs routiers — TREIZE
- Les opérations reliées au permis de conduire et à l'immatriculation — QUATORZE
- Les usagers de la route — QUATORZE
- Les véhicules routiers — DIX-HUIT

PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE — VINGT

- Le développement des connaissances sur les accidents de la route — VINGT ET UN
- L'éducation à la sécurité routière — VINGT-DEUX
- La sensibilisation de la population — VINGT-TROIS
- La concertation — VINGT-SIX

L'INDEMNISATION DES VICTIMES DE LA ROUTE — VINGT-HUIT

- Le régime d'assurance automobile — VINGT-NEUF
- L'amélioration du service à la clientèle — VINGT-NEUF
- La nouvelle Loi sur l'assurance automobile — VINGT-NEUF
- Le traitement des demandes d'indemnisation — TRENTE
- La réadaptation des accidentés — TRENTE
- La traumatologie — TRENTE ET UN
- Les autres types d'indemnisation — TRENTE ET UN
- Les coûts du régime — TRENTE ET UN

LA GESTION DES RESSOURCES — TRENTE-DEUX

- Les ressources humaines — TRENTE-TROIS
- Les ressources informationnelles — TRENTE-TROIS
- Les ressources matérielles — TRENTE-QUATRE
- La construction du siège social — TRENTE-CINQ
- Les ressources en région — TRENTE-CINQ
- Commentaires sur les états financiers — TRENTE-SEPT

LES ÉTATS FINANCIERS — TRENTE-NEUF

LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC PRÉSENTE SON DOUZIÈME RAPPORT ANNUEL. IL EST PROBABLE QUE LES HISTORIENS, DANS VINGT OU TRENTE ANS, IDENTIFIERONT L'ANNÉE 1989 COMME ÉTANT LA FIN DE LA PREMIÈRE ÉTAPE DE L'ÉVOLUTION DU RÉGIME PUBLIC D'INDEMNISATION DES VICTIMES DE LA ROUTE ET DE L'ORGANISME CHARGÉ DE L'ADMINISTRATION DE CE RÉGIME. EN EFFET, UNE TOUTE NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE EST ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1ER JANVIER 1990.

UNE MEILLEURE PROTECTION DES VICTIMES DE LA ROUTE

Cette réforme est l'aboutissement d'une longue réflexion et d'une consultation qui ont permis de dresser un bilan fort détaillé du chemin parcouru en regard des objectifs de départ. Si la nouvelle Loi, notamment en termes d'accroissement des indemnités, de satisfaction des besoins et de simplification administrative, améliore encore le régime public d'assurance automobile, elle maintient et, à plusieurs égards, renforce ses principes de base: indemnisation de la perte économique (paiements de rente), pleine indexation annuelle des indemnités (maintien du pouvoir d'achat), indemnisation sans égard à la faute, universalité et gestion publique du régime, financement du régime par les propriétaires et conducteurs de véhicules automobiles.

Tous les assurés du régime public québécois n'en sont peut-être pas conscients mais il jouissent d'une excellente protection face aux dommages corporels occasionnés par les accidents de la route. D'ailleurs, le régime québécois suscite, d'année en année, plus d'intérêt de la part, non seulement des autres provinces canadiennes, mais aussi d'autres pays. Un comité d'experts de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), chargé d'examiner les relations entre les assurances et la prévention des accidents de la route, s'est même déplacé, ce qui n'est pas coutume, et est venu à Québec pour en apprendre davantage sur notre régime d'indemnisation. Il a décidé, par la suite, de consacrer un chapitre complet dans son prochain rapport, qui sera publié en 1990, à la description et à l'analyse de notre façon de faire qui, semble-t-il, est non seulement unique au monde mais fait l'envie de plusieurs nations.

La constitution du bilan qui a conduit à la nouvelle loi sur l'assurance automobile a mis en lumière que le régime public redistribue, d'année en année, aux assurés, des sommes beaucoup plus importantes (environ 35%, en dollars constants) que ne le faisait le régime privé. Les délais administratifs et les frais d'administration ont été largement réduits. Le régime couvre toujours, comme à ses débuts, les revenus totaux de 85% des Québécois. Faut-il rappeler qu'auparavant 40% des pertes économiques subies par des victimes de la route jugées non coupables n'étaient pas comblées et que 28% des victimes ne recevaient aucune indemnité.

DES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE PEU ÉLEVÉES

Enfin, il n'en coûte, et cela depuis 1987, à un propriétaire d'un véhicule de promenade, que 124$, taxe de 9% incluse, pour obtenir une protection que tous les observateurs qualifient d'exceptionnelle. Cette contribution d'assurance n'a aucune commune mesure avec les primes exigées pour une même protection aux États-Unis ou dans le reste du Canada. Et encore, l'automobiliste québécois, propriétaire d'un véhicule de promenade, a bénéficié d'une baisse de 14% de sa contribution en 1987 et d'un gel en 1988, 1989 et 1990. Il est, tous en conviendront, difficile de trouver mieux et cette excellente situation est attribuable, en bonne partie, aux automobilistes québécois eux-mêmes.

UN BILAN ROUTIER QUI S'AMÉLIORE

Le bilan routier, depuis 1985, s'est amélioré très sensiblement. L'année 1989 représente la meilleure année en termes de nombre d'accidents et de nombre de victimes depuis cinq ans. Seule ombre au tableau, le nombre de personnes décédées sur les routes s'est accru par rapport à celui de 1988. Malgré tout, pour les quatre dernières années de la décennie 80, 578 personnes de moins en moyenne qu'au cours des quatre dernières années de la décennie 70, ont trouvé la mort sur les routes du Québec. Le progrès est sensible, d'autant plus que la gravité des blessures, grâce, pour l'essentiel, au port de la ceinture de sécurité, a aussi diminué.

Indéniablement, le comportement des Québécois et des Québécoises au volant a changé: moins de conduite en état d'ébriété, moins d'excès de vitesse, plus de vigilance et un plus grand sens des responsabilités. L'amélioration du bilan routier profite d'abord aux automobilistes eux-mêmes puisque ce sont eux qui assument les coûts des accidents.

DES PROGRÈS SONT ENCORE POSSIBLES

Il y a encore place cependant à une très grande amélioration, particulièrement chez les jeunes. Depuis deux ans, la Régie a intensifié ses efforts pour rejoindre davantage les jeunes et les amener eux-mêmes à se donner des moyens de réduire leurs risques. Par ailleurs, la déréglementation dans le transport routier soulève également des inquiétudes. Les accidents impliquant un camion sont à la hausse. La vérification mécanique des camions fait l'objet d'un contrôle beaucoup plus sévère mais ce sont les facteurs humains qui sont le plus souvent causes d'accident. Le désir d'aller plus loin, plus vite et de réduire les coûts de transport entrent trop souvent en conflit avec la sécurité routière.

La preuve a été faite, ces dernières années, qu'il est possible d'améliorer sensiblement le bilan routier et de diminuer le nombre de morts et de blessés graves, de mettre fin à toutes ces souffrances inutiles causées trop souvent par la négligence. La Régie entend poursuivre énergiquement ses efforts pour convaincre de plus en plus d'automobilistes et d'intervenants qu'il est possible d'aller encore plus loin si nous agissons collectivement.

La Régie s'est donné comme objectif de réduire, d'ici 1994, le nombre de morts et de blessés graves d'au moins 15%. En même temps, nous voulons poursuivre nos efforts visant à diminuer la gravité des blessures. La hausse à 90% du taux du port de la ceinture, à l'arrière comme à l'avant, et l'installation d'un sac gonflable sur un nombre de plus en plus grand de voitures sont d'excellents moyens de réduire la gravité des blessures.

L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER

La Régie a aussi la responsabilité du contrôle de l'accès au réseau routier. En tant que gestionnaire principal du Code de la sécurité routière, la Régie assume, depuis l'intégration, en décembre 1980, du Bureau des véhicules automobiles, les multiples mandats liés à la gestion du permis de conduire, de l'immatriculation et de la sécurité des véhicules. Ici aussi le chemin parcouru est remarquable. Les centres de services ont tous été relocalisés et réaménagés. De nouveaux systèmes informatiques innovateurs et performants sont en place. Tout le processus de contrôle de la délivrance et du renouvellement de l'immatriculation et du permis de conduire a été simplifié et modernisé.

La Régie est présente sur tout le territoire du Québec. Les automobilistes, qu'ils soient à Montréal, à Québec, à Gaspé ou à Val-d'Or, peuvent partout accéder à la même qualité et à la même rapidité de services. La disponibilité du système informatisé a atteint, en 1988 et de nouveau en 1989, un niveau supérieur à celui des meilleures institutions bancaires qui sont la référence en ce domaine. La Régie est même devenue un chef de file en Amérique du Nord au plan de la gestion de la ressource informatique. C'est d'ailleurs de ses bureaux à Québec qu'elle gère le système informatisé d'échange d'informations entre les provinces canadiennes, permettant un meilleur contrôle de l'accès au réseau routier.

UNE SITUATION FINANCIÈRE TRÈS SAINE

La Régie est tenue de par la Loi à la pleine capitalisation, c'est-à-dire qu'elle doit, chaque année, prélever chez les assurés les sommes nécessaires à la pleine indemnisation de toutes les victimes de dommages corporels des accidents survenus au cours de l'année. Les revenus annuels doivent donc coïncider à peu près avec les dépenses annuelles. C'est précisément le cas en 1989. Les revenus, grâce à l'accroissement des revenus de placement, sont quasi identiques aux dépenses. Les opérations courantes ne génèrent donc pas de profit et il s'agit d'une situation normale puisque ce n'est pas l'objectif recherché.

Par ailleurs, à chaque fin d'année, nous procédons à une analyse approfondie de la réserve actuarielle. La question à laquelle nous devons répondre est la suivante: est-ce que, compte tenu, d'une part, de l'évolution récente de l'inflation et des taux de rendement des placements et, d'autre part, du nombre de victimes et de la persistance des blessures, le niveau de la réserve actuarielle est trop bas ou trop élevé pour faire face à toutes les obligations vis-à-vis des victimes de la route? Grâce à l'amélioration du bilan routier, à la diminution de la gravité des blessures, au succès de nos efforts de réadaptation et servis par une bonne conjoncture économique, nous avons pu chaque année, depuis 1985, redresser à la baisse la réserve actuarielle. La réserve de stabilisation a donc atteint des niveaux très élevés et , bien sûr, une partie de cette réserve est assimilable à des surplus.

Cette situation, qui n'est pas le fruit du hasard, a permis de réduire les contributions d'assurance en 1987 et de les geler depuis. Elle a permis aussi d'accroître, depuis le 1er janvier 1990, les indemnités versées aux victimes. Sans l'apport de revenus de placements, il aurait fallut augmenter considérablement les contributions d'assurance. L'excellente situation financière profite donc aux assurés c'est-à-dire aux propriétaires de véhicules et aux titulaires de permis de conduire.

LA RÉGIE, UN APPORT INDISPENSABLE À L'ÉCONOMIE QUÉBÉCOISE

Au 31 décembre 1989, la Régie détenait 24,9% des unités de participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ces unités avaient à la même date une valeur de réalisation de plus de 5 milliards de dollars. L'apport de la Régie au développement de la Caisse de dépôt et de placement et au financement du gouvernement et des entreprises est donc capital.

La Régie est devenu au fil des ans une des grandes entreprises du Québec. Elle a maintenant plus de 2 600 employés et 4,6 milliards d'actifs. Ses achats en biens et services auprès des fournisseurs québécois totalisent plus de 75 millions de dollars en 1989. Enfin, dans le domaine des systèmes d'information, la Régie a contribué et contribue activement au développement de l'expertise des firmes québécoises.

Animés par un sentiment d'excellence et d'appartenance, les employés de la Régie de l'assurance automobile du Québec n'ont qu'une préoccupation: offrir aux usagers de la route des services courtois, rapides et de très grande qualité, et cela au meilleur coût.

JEAN-P. VÉZINA

LA RÉGIE

Créée en 1977, la Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale, depuis octobre 1980.

La Régie a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. Trois plans d'action à la fois distincts et complémentaires s'intègrent à cette mission. Il s'agit du CONTRÔLE DE L'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER, de la PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE et de l'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE.

D'une part, la Régie exerce le rôle de gestionnaire principal du Code de la sécurité routière par la recommandation et l'application des normes appropriées. Elle assume également son rôle de chef de file en sécurité routière en prévenant les accidents et les dommages corporels qui y sont associés par des moyens persuasifs reposant sur des efforts de sensibilisation, d'éducation et de concertation auprès de la population et des intervenants concernés.

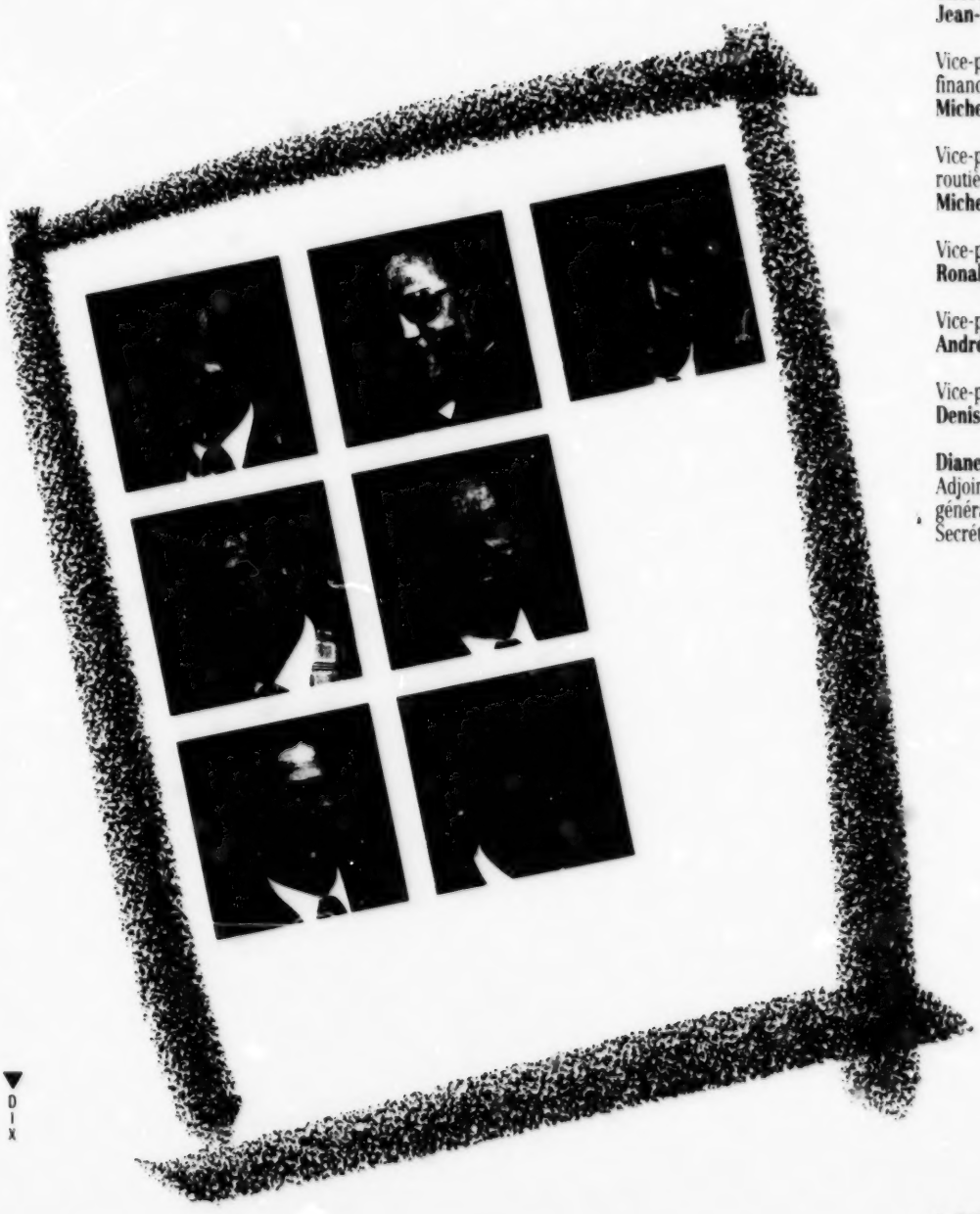
D'autre part, elle réduit les conséquences des dommages corporels pour les accidentés par l'indemnisation de leur perte économique et par leur réadaptation.

La Régie perçoit également les revenus de l'État reliés au permis de conduire et à l'immatriculation. La Régie effectue en outre le contrôle de l'assurance de responsabilité contre les dommages matériels.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT	**Jean-P. Vézina,** économiste Président-directeur général Régie de l'assurance automobile du Québec
VICE-PRÉSIDENT	**Paul Vézina,** avocat Vézina, Pouliot & Associés (Québec)
MEMBRES	**Louis-Marie Beaulieu,** c.a. Président du Conseil et chef de direction Groupe Desgagnés inc. (Québec)
	Jean-Pierre Belmonte, rédacteur en chef Revue Moto Journal
	Michel Demers, avocat Stein, Monast, Pratte & Marseille (Québec)
	Jean-J. Frenette, c.g.a. Directeur adjoint à l'accueil Office du tourisme et des congrès (CUQ) (Québec)
	Robert B. Keefler, administrateur Président Centre d'orientation de la vie (Montréal)
	Marcel Lacaille, administrateur Canaco inc. (Saint-Bernard de Lacolle)
	Roger Lessard, notaire Gaudreau & Lessard (Québec)
	Kostia Pantazis, courtier en assurances Agence d'assurance Pantazis, Assimakopoulos, Pantazis inc. (Montréal)
	Roland Tremblay, courtier en assurances Cyrille Taillon assurances ltée (Roberval)
SECRÉTAIRE	**Claude Gélinas,** avocat Directeur des services juridiques Régie de l'assurance automobile du Québec

COMITÉ DE DIRECTION



Direction générale
Jean-P. Vézina, président-directeur général

Vice-présidence à l'administration et aux finances
Michel Giguère, vice-président

Vice-présidence au Code de la sécurité routière
Michel Roy, vice-président *

Vice-présidence aux services aux accidentés
Ronald Clark, vice-président

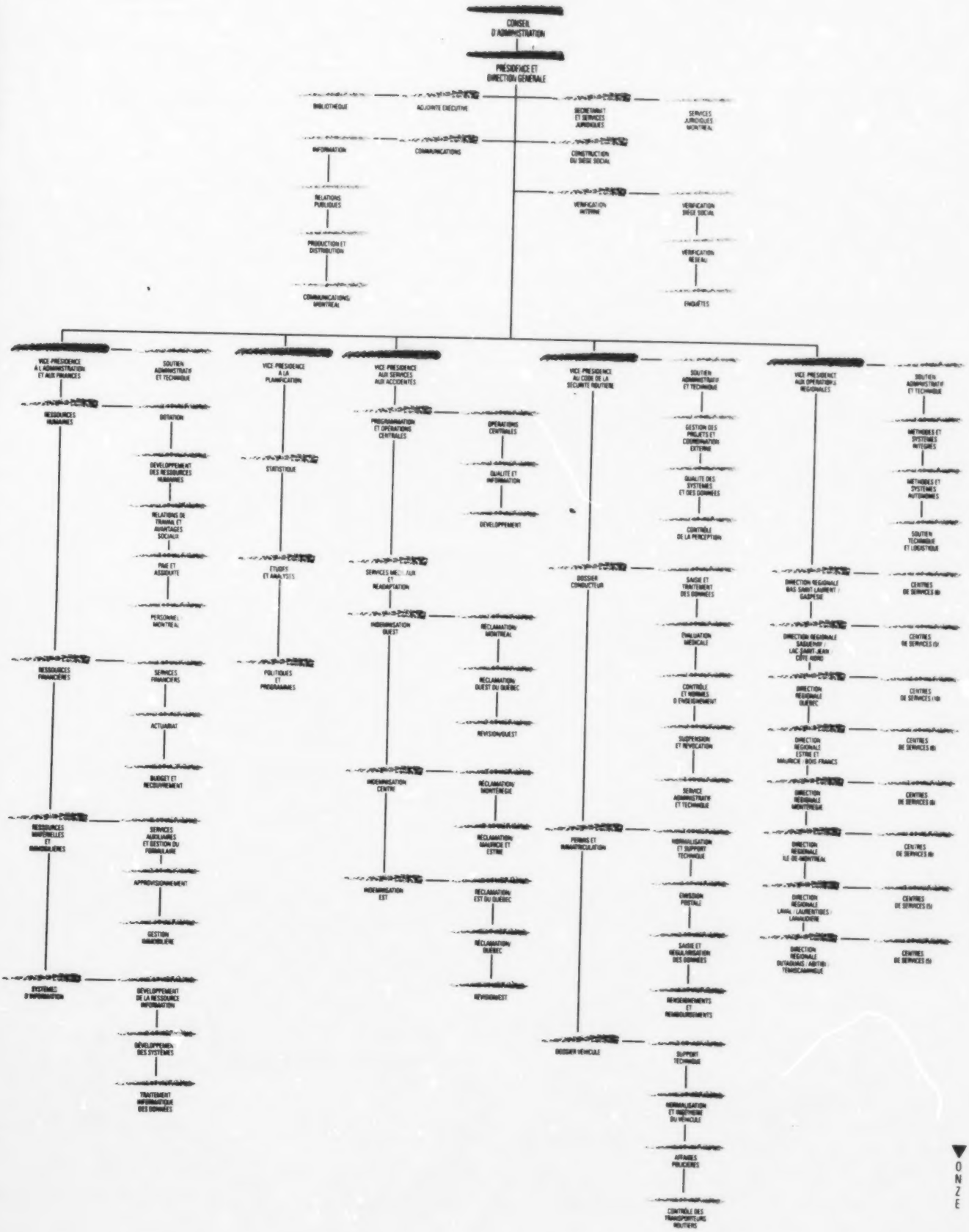
Vice-présidence à la planification
André Thibault, vice-président

Vice-présidence aux opérations régionales
Denis L'Homme, vice-président

Diane Delisle
Adjointe exécutive au président-directeur général
Secrétaire du Comité **

* M. Michel Roy occupe depuis le 20 novembre 1989 le poste de sous-ministre en titre au ministère du Tourisme du Québec

** Entrée en fonction le 13 novembre 1989 en remplacement de M. Alain Bélanger


CONSEIL D'ADMINISTRATION
PRÉSIDENCE ET DIRECTION GÉNÉRALE
BIBLIOTHÈQUE
ADJOINTE EXÉCUTIVE
SECRÉTARIAT ET SERVICES JURIDIQUES
SERVICES JURIDIQUES MONTRÉAL
INFORMATION
COMMUNICATIONS
CONSTRUCTION DU SIÈGE SOCIAL
RELATIONS PUBLIQUES
VÉRIFICATION INTERNE
VÉRIFICATION SIÈGE SOCIAL
PRODUCTION ET DISTRIBUTION
VÉRIFICATION RÉSEAU
COMMUNICATIONS MONTRÉAL
ENQUÊTES
VICE-PRÉSIDENCE À L'ADMINISTRATION ET AUX FINANCES
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
VICE-PRÉSIDENCE À LA PLANIFICATION
VICE-PRÉSIDENCE AUX SERVICES AUX ACCIDENTÉS
VICE-PRÉSIDENCE AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
VICE-PRÉSIDENCE AUX OPÉRATIONS RÉGIONALES
SOUTIEN ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
RESSOURCES HUMAINES
DOTATION
STATISTIQUE
PROGRAMMATION ET OPÉRATIONS CENTRALES
OPÉRATIONS CENTRALES
GESTION DES PROJETS ET COORDINATION EXTERNE
MÉTHODES ET SYSTÈMES INTÉGRÉS
DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES
QUALITÉ ET INFORMATION
QUALITÉ DES SYSTÈMES ET DES DONNÉES
MÉTHODES ET SYSTÈMES AUTONOMES
RELATIONS DE TRAVAIL ET AVANTAGES SOCIAUX
DÉVELOPPEMENT
CONTRÔLE DE LA PERCEPTION
SOUTIEN TECHNIQUE ET LOGISTIQUE
PAIE ET ASSIDUITÉ
ÉTUDES ET ANALYSES
SERVICES MÉDICAUX ET READAPTATION
DOSSIER CONDUCTEUR
SAISIE ET TRAITEMENT DES DONNÉES
DIRECTION RÉGIONALE BAS-SAINT-LAURENT / GASPÉSIE
CENTRES DE SERVICES (a)
PERSONNEL MONTRÉAL
POLITIQUES ET PROGRAMMES
INDEMNISATION OUEST
RÉCLAMATION MONTRÉAL
ÉVALUATION MÉDICALE
DIRECTION RÉGIONALE SAGUENAY / LAC-SAINT-JEAN CÔTE-NORD
CENTRES DE SERVICES (b)
RÉCLAMATION OUEST DU QUÉBEC
CONTRÔLE ET NORMES D'ENSEIGNEMENT
DIRECTION RÉGIONALE QUÉBEC
CENTRES DE SERVICES (c)
RESSOURCES FINANCIÈRES
SERVICES FINANCIERS
REVISION/OUEST
SUSPENSION ET RÉVOCATION
DIRECTION RÉGIONALE ESTRIE ET MAURICIE / BOIS-FRANCS
CENTRES DE SERVICES (d)
ACTUARIAT
INDEMNISATION CENTRE
RÉCLAMATION MONTÉRÉGIE
SERVICE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
DIRECTION RÉGIONALE MONTÉRÉGIE
CENTRES DE SERVICES (e)
BUDGET ET RECOUVREMENT
RÉCLAMATION MAURICIE ET ESTRIE
PERMIS ET IMMATRICULATION
NORMALISATION ET SOUTIEN TECHNIQUE
DIRECTION RÉGIONALE ÎLE-DE-MONTRÉAL
CENTRES DE SERVICES (f)
RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES
SERVICES AUXILIAIRES ET GESTION DU FORMULAIRE
INDEMNISATION EST
RÉCLAMATION EST DU QUÉBEC
ÉMISSION POSTALE
DIRECTION RÉGIONALE LAVAL / LAURENTIDES / LANAUDIÈRE
CENTRES DE SERVICES (g)
APPROVISIONNEMENT
RÉCLAMATION QUÉBEC
SAISIE ET RÉGULARISATION DES DONNÉES
GESTION IMMOBILIÈRE
REVISION/EST
RENSEIGNEMENTS ET REMBOURSEMENTS
DIRECTION RÉGIONALE OUTAOUAIS / ABITIBI-TÉMISCAMINGUE
CENTRES DE SERVICES (h)
SYSTÈMES D'INFORMATION
DÉVELOPPEMENT DE LA RESSOURCE INFORMATION
DOSSIER VÉHICULE
SOUTIEN TECHNIQUE
DÉVELOPPEMENT DES SYSTÈMES
NORMALISATION ET INSPECTION DU VÉHICULE
TRAITEMENT INFORMATIQUE DES DONNÉES
AFFAIRES POLICIÈRES
CONTRÔLE DES TRANSPORTEURS routiers

— En tant que gestionnaire principal du Code de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile du Québec assume les multiples mandats liés à la gestion du permis de conduire, de l'immatriculation et de la sécurité des véhicules.

— En 1989, la Régie...

a effectué 2 377 176 opérations relatives à l'évaluation des conducteurs, à la délivrance et au renouvellement des permis de conduire;

a enregistré aux dossiers des conducteurs 757 628 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude et a informé 199 134 conducteurs qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus;

a immatriculé 3 884 825 véhicules et a effectué 6 246 346 opérations relatives à l'immatriculation des véhicules;

a mis en place les mécanismes propres à assurer la vérification mécanique de plus de 230 000 véhicules;

a directement contribué à augmenter la sécurité dans le transport routier en achevant l'implantation de nouvelles normes en matière de sécurité dans le camionnage et le transport des personnes.

LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Code de la sécurité routière contient l'ensemble des règles destinées à rendre l'utilisation du réseau routier au Québec le plus sécuritaire possible pour les usagers de la route.

Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Régie doit s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances et les habiletés requises pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à la qualité de la formation des conducteurs et à l'évaluation de leur compétence. Elle a aussi la responsabilité d'exercer un suivi du comportement des conducteurs et de leur santé de façon à s'assurer qu'ils sont toujours aptes à utiliser un véhicule routier.

La Régie assure également la vérification mécanique des éléments sécuritaires de certaines catégories de véhicules afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents.

L'IMPLANTATION DES NORMES DE SÉCURITÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Les travaux du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) destinés à mettre en place des normes de sécurité pour les transporteurs routiers se sont poursuivis tout au long de 1989. Ces normes canadiennes à l'égard des entreprises de transport routier, des conducteurs et des véhicules sont entrées en vigueur graduellement depuis le 1er janvier 1988. Leur implantation dans toutes les administrations canadiennes devrait être terminée au cours de 1990. La participation soutenue de la Régie aux groupes de travail canadiens a, par ailleurs, permis d'orienter l'application de ces normes en regard de la réalité québécoise.

C'est ainsi qu'au Québec les classes de permis de conduire ont été converties pour se conformer à l'entente canadienne. De plus, deux mesures très importantes ont été adoptées, soit la réglementation sur les heures de conduite et de travail et la ronde de sécurité, soit la réglementation concernant l'inspection du véhicule avant le départ. Divers autres travaux ont été effectués entourant la vérification des installations et le profil des transporteurs.

Par ailleurs, le CCATM, à la suite d'une proposition de la Régie, a formé un groupe de travail afin d'implanter un programme de réciprocité en matière de vérification mécanique obligatoire au Canada. Ce programme pourrait voir le jour dès l'an prochain. En outre, le Conseil d'administration du CCATM a créé un groupe de travail sur les échanges d'information. Ce groupe, présidé par le Québec, a la responsabilité d'identifier la nature et le volume de toutes les informations qui pourraient être échangées entre les administrations canadiennes dans le cadre du contrôle routier et de la sécurité routière.

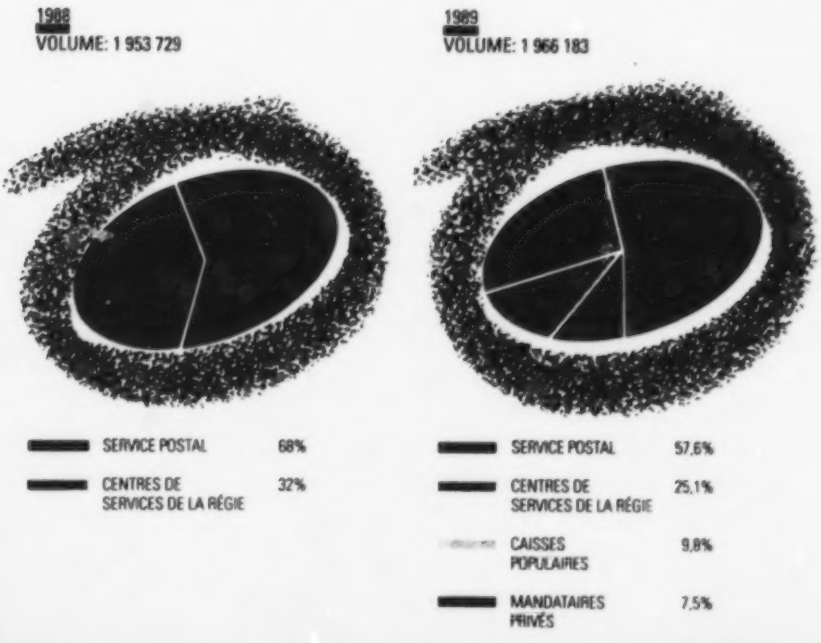
Une étape importante a également été franchie en 1989 grâce à la mise en opération du lien interprovincial d'échanges d'information. Entrepris en 1987, ce projet a permis de relier les systèmes informatiques de toutes les provinces et territoires canadiens. La Régie accède maintenant instantanément aux fichiers des permis et de l'immatriculation de toutes les administrations canadiennes, ce qui lui permet de vérifier la validité des documents présentés par les personnes qui s'établissent au Québec.

La Régie a contribué d'une façon exceptionnelle à la réussite de ce projet. En plus d'en assumer le leadership, elle a appuyé les concepteurs à toutes les étapes de réalisation. Notons également qu'elle entretient et opère, de ses bureaux à Québec, l'ordinateur dédié à ce réseau pour le compte du CCATM.

La Régie entrevoit déjà la possibilité d'utiliser le lien interprovincial aux fins de la mise à jour des fichiers de l'ensemble des administrations. Pour atteindre cet objectif, elle coordonne les activités du groupe de travail mandaté pour élaborer les propositions du contenu des phases subséquentes de ce projet.

Enfin, les mécanismes de communication avec les transporteurs ont été analysés et améliorés. En ce sens, la Régie publie régulièrement un bulletin des transporteurs concernant les changements à la réglementation ou aux procédures.

RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS DE PERMIS DE CONDUIRE



RÉPARTITION DES OPÉRATIONS D'IMMATRICULATION

	RENOUVELLEMENT (1)		ACQUISITIONS		AUTRES (2)		TOTAL	
	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988
CENTRES DE SERVICES	786 788	777 606	656 322	673 783	403 693	355 108	1 846 723	1 806 499
MANDATAIRES PRIVÉS	516 957	467 234	534 129	539 234	271 861	229 447	1 322 857	1 235 915
CAISSES POPULAIRES	774 855	740 570	760 723	734 410	360 110	296 748	1 895 688	1 771 728
TOTAL DU RÉSEAU	2 078 430	1 985 412	1 951 174	1 947 427	1 035 664	881 303	5 065 268	4 814 142
SERVICE POSTAL	1 181 078	1 417 768					1 181 078	1 417 768
GRAND TOTAL	3 259 508	3 403 180	1 951 174	1 947 427	1 035 664	881 303	6 246 346	6 231 910

(1) Les données de 1988 concernant les renouvellements ont été révisées après la publication du dernier rapport d'activité.
(2) Les autres opérations d'immatriculation comprennent les remisages, les remplacements de documents, les modifications du dossier véhicule et les retraits d'un véhicule.

LES OPÉRATIONS RELIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION

Au cours de la dernière année, la Régie de l'assurance automobile a perçu de ses opérations reliées à la délivrance du permis de conduire et du certificat d'immatriculation 953,5 millions de dollars répartis ainsi: 508,1 millions de dollars en contributions d'assurances et frais administratifs[1]; 368,0 millions de dollars, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation; 77,4 millions de dollars, au nom du ministère du Revenu dont 35,9 millions de dollars pour la taxe de vente lors de l'acquisition de véhicules entre particuliers et 41,5 millions de dollars pour la taxe de vente sur les assurances. Les différents aspects de la gestion du Code de la sécurité routière mettent annuellement la Régie en relation directe avec près de 4 millions de citoyens de même qu'avec de nombreux interlocuteurs, au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

Ainsi, au cours de 1989, 8 623 522 opérations ont été effectuées auprès de cette clientèle. De ce nombre, 2 377 176 étaient relatives au permis de conduire et 6 246 346 se rapportaient à l'immatriculation. En ce qui concerne plus spécifiquement les renouvellements, 57,5% des opérations relatives au permis et 36,3% relatives à l'immatriculation ont été effectuées par la poste.

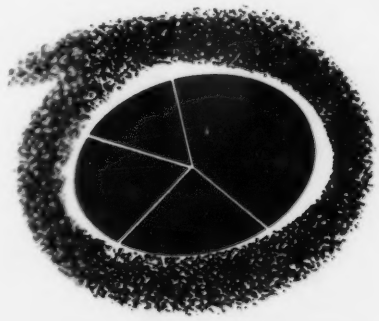
En 1989, on comptait au Québec 4 027 408 titulaires d'un permis de conduire et 3 884 825 véhicules immatriculés.

NOMBRE D'OPÉRATIONS RELATIVES AU PERMIS DE CONDUIRE

	CENTRES DE SERVICES					CAISSES POPULAIRES	MANDATAIRES PRIVÉS	SERVICE POSTAL	
	DÉLIVRANCE DE PERMIS D'APPRENTI CONDUCTEUR	DÉLIVRANCE DE PERMIS DE CONDUIRE	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT DE PERMIS D'APPRENTI CONDUCTEUR	TOTAL	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT	RENOUVELLEMENT	GRAND TOTAL
1989	150 225	202 201	483 875	58 567	894 868	193 263	147 439	1 131 606	2 377 176
1988	152 061	199 967	630 127	51 549	1 033 704			1 323 602	2 357 306

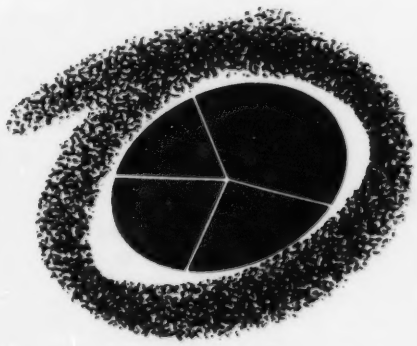
RÉPARTITION DES RENOUVELLEMENTS D'IMMATRICULATION

1988
VOLUME: 3 403 180(1)



SERVICE POSTAL	41,7%
CENTRES DE SERVICES DE LA RÉGIE	22,8%
CAISSES POPULAIRES	21,8%
MANDATAIRES PRIVÉS	13,7%

1989
VOLUME: 3 259 508



SERVICE POSTAL	36,2%
CENTRES DE SERVICES DE LA RÉGIE	24,1%
CAISSES POPULAIRES	23,8%
MANDATAIRES PRIVÉS	15,9%

(1) Données révisées

(1) Les contributions d'assurances et frais administratifs sont ici présentés sur une base de recettes, alors que dans les états financiers, ils le sont sur une base de revenus.

LES USAGERS DE LA ROUTE

LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Parmi les conditions préalables pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette, il faut avoir suivi avec succès un cours de conduite approuvé par la Régie. Ce cours est donné par les écoles de conduite privées et quelques commissions scolaires qui sont titulaires d'un permis d'école de conduite.

Pour assurer la qualité de la formation des conducteurs et l'uniformité de l'enseignement, la Régie élabore les programmes cadres de formation qui sont prescrits par le Règlement sur les écoles de conduite dont l'application relève de sa responsabilité.

Après plusieurs mois de préparation et de consultation, un nouveau règlement sur les écoles de conduite entrait en vigueur le 1er janvier 1990. La tenue de séances d'information a permis de mieux faire connaître cette réglementation aux différents intervenants du milieu.

Au 31 décembre 1989, on dénombrait au Québec 425 permis généraux d'école de conduite autorisant leurs titulaires à dispenser l'enseignement de la conduite d'un véhicule de promenade autre qu'une motocyclette et un cyclomoteur, ou la conduite d'une motocyclette, ou les deux à la fois.

Dû à l'étalement sur une période de deux ans des dates de renouvellement des permis généraux d'école de conduite, 243 permis généraux d'école de conduite ont été renouvelés en 1989:

- 170 permis dans la classe véhicule de promenade;
- 69 permis dans la classe véhicule de promenade et motocyclette;
- 4 permis dans la classe motocyclette.

Par ailleurs, les écoles de conduite qui désirent donner les cours de conduite dans un autre local que celui identifié sur leur permis doivent se procurer un permis temporaire. La période de validité de ce permis est de 90 jours et il peut être renouvelé. En 1989, la Régie a délivré 214 permis temporaires d'école de conduite. De ce nombre, 26 étaient encore valides le 31 décembre 1989.

Durant l'année, l'ensemble des écoles de conduite ont fait l'objet de 1 248 visites par les préposés aux établissements accrédités dans le but de vérifier le respect des exigences pédagogiques et administratives édictées par le Règlement sur les écoles de conduite. Ces visites ont amené les préposés à remettre 79 constats d'infractions dont 77 ont fait ou font l'objet de poursuites devant les tribunaux par le ministère de la Justice.

NOMBRE DE TITULAIRES SELON LES CLASSES AUTORISÉES[1]

CLASSES DE VÉHICULES AUTORISÉES	NOMBRE DE TITULAIRES AU 89-06-01[2]	NOMBRE DE TITULAIRES AU 88-06-01[3]
1 Camion-remorque	**187 340**	705 593
2 Autobus de plus de 24 passagers	**221 268**	715 332
3 Camion porteur	**309 851**	734 449
4A Véhicule d'urgence	**335 868**	734 449
4B Autobus de 24 passagers ou moins et minibus	**344 034**	739 876
4C Taxi	**362 686**	749 326
5 Véhicule de promenade et véhicule comptant 2 essieux de moins de 4 500 kg de masse nette[4]	**4 013 872**	3 924 428
6A, B et C Motocyclette[5]	**2 684 005**	2 715 662
6D Cyclomoteur	**4 027 146**	3 938 108
8 Tracteur de ferme	**4 016 888**	3 927 747
Nombre total de titulaires	**4 027 408**	3 938 301

1 En vertu de la nouvelle classification des permis de conduire maintenant en vigueur au Québec, chaque classe permet de conduire les classes inférieures. Ainsi, par exemple, la classe 1 permet de conduire les classes 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8. La seule exception: les classes 6A, 6B et 6C pour la conduite d'une motocyclette qui sont comprises dans un ensemble distinct.

Un titulaire de permis de conduire peut donc avoir plus d'une classe de permis autorisée.

2 Entre le mois d'août 1988 et le mois de février 1989, la Régie de l'assurance automobile du Québec a procédé à l'opération Évaluation des titulaires de classe 21 (maintenant appelée classe 1). À la suite de cette opération, de plus de 700 000 qu'il était, le nombre de titulaires de la classe 1 est passé à près de 190 000. Les titulaires qui n'ont pas satisfait aux exigences pour conserver la classe 1 se sont retrouvés dans les classes inférieures et principalement dans la classe 5.

3 Pour permettre la comparaison entre 1988 et 1989, les données de 1988 représentent une simulation de la situation de 1988 avec les classes et privilèges de 1989.

4 Tous les titulaires de la classe 5 possèdent automatiquement les classes 6D et 8.

5 Les titulaires ayant obtenu leur permis avant juillet 1978 ont conservé certains privilèges. Ainsi, l'obtention du permis de conduire donnait automatiquement le droit de conduire une motocyclette à moins d'avoir un handicap physique.

À la fin de l'année 1989, 1 781 personnes étaient titulaires de permis d'enseignement valides pour dispenser l'enseignement de la conduite automobile au Québec. Dû à l'étalement sur une période de deux ans des dates de renouvellement des permis d'enseignement, la Régie a procédé au renouvellement de 781 d'entre eux en 1989 et elle a délivré 101 nouveaux permis d'enseignement. Les personnes titulaires d'un permis d'enseignement de la conduite automobile peuvent obtenir de nouvelles classes ou catégories à leur permis. Ainsi par exemple, un instructeur en conduite automobile peut demander la classe de moniteur et ce, tant dans la catégorie automobile que motocyclette. En 1989, la Régie a autorisé l'ajout de 61 nouvelles classes ou catégories.

Par ailleurs, il est maintenant possible pour les transporteurs et les institutions d'enseignement de procéder à l'évaluation des conducteurs professionnels qu'ils forment. Cette ouverture oblige la Régie à s'assurer que la formation soit dispensée dans un cadre propice à l'acquisition de connaissances d'un même niveau, d'une institution ou d'un employeur à l'autre.

À cette fin, la Régie a élaboré des examens visant à évaluer les formateurs de ces institutions ou entreprises. Elle a également élaboré le programme de formation pour les apprentis conducteurs professionnels. Comme la conduite de ces types de véhicules diffère en fonction de leur catégorie, cinq programmes ont été élaborés:
1) conduite de véhicule lourd articulé;
2) conduite de véhicule lourd;
3) conduite d'autobus scolaire;
4) conduite d'autobus urbain;
5) conduite d'autobus interurbain.

Des examens particuliers pour ces conducteurs ont été conçus.

L'ÉVALUATION DES CANDIDATS AU PERMIS DE CONDUIRE

Après avoir suivi avec succès un cours de conduite pour le véhicule de promenade ou la motocyclette, l'apprenti conducteur désireux d'obtenir un permis de conduire doit se présenter aux examens de la Régie. De plus, pour être admissible aux examens autorisant la conduite d'un véhicule lourd ou d'un véhicule affecté au transport de personnes, le candidat doit posséder une expérience de conduite d'un véhicule de promenade correspondant à un an pour un taxi, un minibus ou un autobus de 24 passagers ou moins, à deux ans pour un autobus de plus de 24 passagers ou pour un camion porteur et à trois ans pour un ensemble de véhicules routiers.

Avant de délivrer un permis de conduire, la Régie doit s'assurer que le candidat a acquis les connaissances et possède les habiletés requises pour la conduite d'un véhicule automobile. L'avènement d'une nouvelle classification des permis de conduire a obligé la Régie à revoir les examens qu'elle fait subir aux futurs titulaires d'un permis de conduire ou à ceux qui désirent obtenir d'autres classes de permis que celles directement accordées vu la correspondance des classes.

Les permis de conduire sont renouvelables tous les deux ans, à la date d'anniversaire du titulaire, ce qui représente environ deux millions de permis renouvelés chaque année.

NOUVELLE CLASSIFICATION DES PERMIS DE CONDUIRE

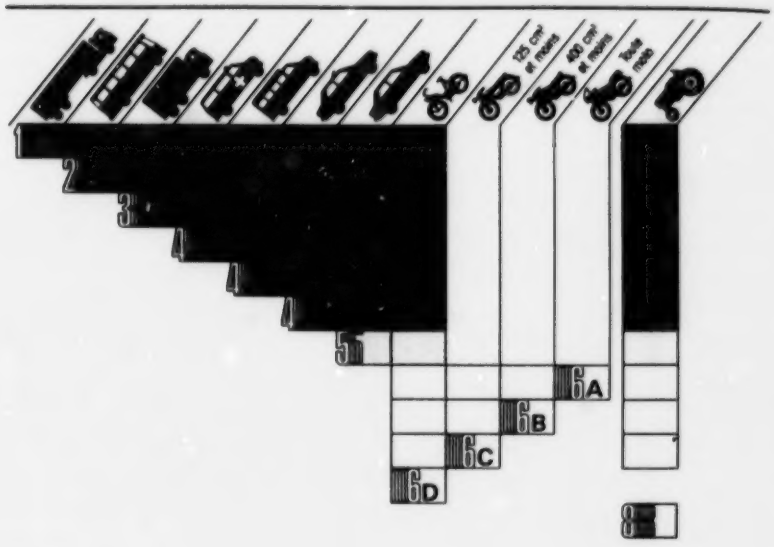


TABLE DE CONCORDANCE ENTRE L'ANCIENNE ET LA NOUVELLE CLASSIFICATION DES PERMIS DE CONDUIRE

NOUVELLES CLASSES	ANCIENNES CLASSES
1	21
2	11-12
3	22
4A	—
4B	13
4C	31
5	41-42
6A	54
6B	55
6C	56
6D	71
8	61

En 1989, la Régie a procédé à l'évaluation médicale ponctuelle de 257 654 conducteurs pour s'assurer de leur capacité à conduire un véhicule routier. L'évaluation des dossiers les plus complexes est assurée par le Comité consultatif médical et optométrique, composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec. Ce comité est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur la vision et l'état de santé requis pour la conduite d'un véhicule routier.

De nouvelles normes médicales pour les transporteurs routiers sont entrées en vigueur en même temps que la classification uniforme des permis de conduire en février 1989. De plus, de nouvelles fréquences de contrôle médical des conducteurs en fonction de leur(s) classe(s) de permis ont été mises en place.

LE SUIVI DE L'APTITUDE À CONDUIRE

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre préventif et punitif à l'égard des comportements fautifs ou dangereux des conducteurs.

Ainsi, la Régie doit révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction au Code criminel commise avec un véhicule routier, comme la conduite en état d'ébriété. Pour ces infractions, le Code de la sécurité routière prévoit la révocation du permis et la suspension du droit d'en obtenir un autre pendant:

- un an pour une première infraction criminelle reliée à la conduite automobile;
- deux ans pour une deuxième infraction criminelle commise au cours des cinq dernières années; et
- trois ans pour toute infraction criminelle subséquente commise au cours des cinq dernières années.

En 1989, 23 126 de ces infractions criminelles ont entraîné 15 977 révocations et 7 149 suspensions du droit d'obtenir un permis. Le Code de la sécurité routière ne permet pas de délivrer un permis restreint au conducteur condamné pour une infraction criminelle.

De plus, à l'égard de certaines infractions au Code de la sécurité routière, la Régie administre un système de points d'inaptitude basé sur la gravité relative de chacune des infractions. Lorsque le conducteur a six points d'inaptitude ou plus, il reçoit un avis l'informant de l'état de son dossier et l'invitant à modifier ses habitudes de conduite. L'accumulation de douze points d'inaptitude ou plus à son dossier (15 points à compter du 1er janvier 1990), au cours d'une période de deux ans, entraîne la révocation de son permis de conduire.

Dans ce cas, la suspension du droit d'obtenir un nouveau permis est de trois mois et un examen théorique est obligatoire pour obtenir un nouveau permis. La durée d'une deuxième révocation à l'intérieur de ce délai est de six mois et celle d'une troisième est d'un an.

Un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, peut être délivré à une personne dont le permis de conduire a été révoqué pour la première fois depuis deux ans en raison d'une accumulation de points d'inaptitude. Cette personne doit toutefois avoir obtenu une ordonnance d'un juge après avoir fait la preuve qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1989, 3 344 permis restreints ont ainsi été délivrés.

NOMBRE DE RÉVOCATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE OU DE SUSPENSIONS DU DROIT D'EN OBTENIR UN

	1989	1988
Infractions criminelles		
– un an	**18 821**	20 150
– un à deux ans	**145**	166
– deux ans	**3 431**	3 465
– plus de deux ans	**1 529**	1 471
Sous-total	**23 126**	25 252
Points d'inaptitude		
– trois mois	**11 704**	10 967
– six mois	**1 601**	1 513
– douze mois	**246**	256
Sous-total	**13 551**	12 736
Suspensions pour non-paiement d'amendes au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation(1)	**60 806**	32 705
TOTAL	**97 483**	70 693

(1) Cette disposition du Code de la sécurité routière est entrée en vigueur le 1er juin 1988

En cours d'année, 757 628 avis d'infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude ont été enregistrés aux dossiers des conducteurs et 199 134 conducteurs ont été informés qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus. L'accumulation de douze points d'inaptitude et plus a entraîné l'imposition de 11 597 révocations et 1 954 suspensions du droit d'obtenir un permis. De plus, 6 828 conducteurs ont vu leur droit d'obtenir un permis suspendu pour avoir conduit durant une révocation ou une suspension.

Par ailleurs, d'importantes modifications au régime de points d'inaptitude sont entrées en vigueur le 1er janvier 1990, portant de 12 à 15 le nombre de points entraînant la révocation du permis.

L'omission de porter la ceinture de sécurité entraîne maintenant l'inscription de deux points d'inaptitude. Le même nombre de points est prévu pour les motocyclistes ou les cyclomotoristes qui ne portent pas le casque protecteur. Le transport interdit de matières dangereuses dans un tunnel amène, pour sa part, l'inscription de neuf points d'inaptitude.

L'efficacité unanimement reconnue de dispositifs de sécurité, comme la ceinture de sécurité ou le casque protecteur, justifie cette plus grande sévérité des sanctions en cas d'infractions. Par ailleurs, les risques que présente pour les autres usagers de la route le transport interdit de matières dangereuses dans un tunnel expliquent l'attribution d'un nombre de points d'inaptitude aussi élevé pour cette infraction.

Le nombre de points d'inaptitude attribué pour certaines infractions est modifié pour tenir compte du risque réel qu'elles représentent pour la sécurité routière. Par exemple, l'omission de faire un arrêt obligatoire entraîne maintenant l'inscription de trois points au lieu de deux, cette sanction ayant été portée au même niveau que l'omission de respecter un feu rouge. Les excès de vitesse importants sont également plus sévèrement sanctionnés.

Par ailleurs, une entente concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière entre le Québec et l'Ontario a pris effet en avril 1989. En vertu de cette entente, les infractions au Code criminel et au Code de la sécurité routière commises par un conducteur québécois en Ontario ou, inversement, par un conducteur ontarien au Québec, entraînent les mêmes sanctions que si elles avaient été commises dans la province d'origine du conducteur. Cette entente est analogue à celle conclue une année auparavant avec l'État de New York.

La conclusion de cette entente a ouvert la porte à la négociation d'une entente cadre canadienne de même nature, à laquelle toutes les administrations des autres provinces pourraient adhérer.

En matière de suivi de l'aptitude à conduire, la Régie a également le pouvoir de suspendre un permis ou de restreindre son utilisation pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens médicaux ou de compétence prescrits. En 1989, des suspensions de classes ou de permis ont été imposées à 6 190 personnes pour des raisons médicales, alors que 35 692 titulaires de permis ont été affectés par des suspensions administratives de leur permis de conduire pour ne pas avoir fourni les rapports médicaux requis dans le délai prévu.

Enfin, en 1989, de concert avec le ministère de la Justice, la Régie a mis en application les dispositions de la Loi 76 (entrée en vigueur le 1er juin 1988) concernant la suspension du permis de conduire pour des amendes non payées à la suite d'infractions au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation. Elle a procédé ainsi à 60 806 suspensions. De ce nombre, 38 024 conducteurs ont pu bénéficier d'une levée de suspension après avoir payé leur amende.

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION, 1988-1989

CATÉGORIE D'USAGE UTILISATION	TYPE DE VÉHICULE	1989	1988
Promenade			
	— Automobile, camion léger	**2 834 156**	2 762 553
	— Motocyclette	**68 211**	72 302
	— Cyclomoteur	**22 816**	22 907
Transport de personnes			
	— Autobus	**6 186**	5 896
	— Autobus scolaire	**9 446**	9 340
	— Taxi	**8 432**	8 475
Utilisations commerciales, professionnelles ou institutionnelles		**579 259**	572 019
Circulation restreinte Promenade, commerciale, professionnelle ou institutionnelle		**356 319**	311 678
TOTAL		**3 884 825**	3 765 170

Note: Le 1er janvier 1989 marquait l'entrée en vigueur de la réforme des catégories de plaques

▼LES VÉHICULES ROUTIERS

L'IDENTIFICATION DES VÉHICULES ET DE LEURS PROPRIÉTAIRES

Au Québec, tout propriétaire d'un véhicule routier doit immatriculer celui-ci à moins d'en être exempté par le Code de la sécurité routière. Généralement, les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, la machinerie agricole et les véhicules de loisir dans les cas prévus par règlement. Les commerçants, de même que les recycleurs, doivent tenir un registre des véhicules qu'ils possèdent.

LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES

La vérification mécanique des éléments sécuritaires d'un véhicule fait partie des responsabilités de la Régie. Diverses études démontrent en effet que l'état mécanique des véhicules est responsable de 5 à 10% des accidents de la route.

Le Code de la sécurité routière prévoit la vérification obligatoire semestrielle des taxis, des véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, des autobus et des minibus. Il prévoit également la vérification obligatoire annuelle des véhicules d'urgence ainsi que des véhicules servant principalement à un transport de biens et dont la masse nette est de plus de 5 500 kg. En 1989, 132 000 véhicules étaient soumis au programme de vérification mécanique obligatoire. Par ailleurs, les véhicules désignés par un agent de la paix, notamment dans le cadre de campagnes d'inspections et de contrôles routiers, font également l'objet d'une vérification mécanique. Le programme inclut aussi, depuis novembre 1989, les véhicules modifiés, les véhicules mis au rancart et ceux remisés depuis plus de douze mois ainsi que les véhicules usagés provenant de l'extérieur du Québec. Les quelque 100 000 véhicules touchés par ces conditions portent à 232 000 le nombre total des véhicules visés par le programme de vérification mécanique.

Le Code de la sécurité routière confère à la Régie le pouvoir de nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification des véhicules concernés par le programme de vérification mécanique. La Régie a donc mis en place un réseau composé d'une part d'entreprises accréditées pour l'autovérification de leurs véhicules et, d'autre part, de mandataires qui effectuent des vérifications contre rémunération.

La création de ce réseau a amené la Régie à modifier considérablement ses activités en région. Ainsi, les inspecteurs des véhicules routiers concentrent leurs activités pour participer, de concert avec les différents corps policiers, à des activités de contrôle routier. Par ailleurs, l'accent sera dorénavant mis sur la formation et le contrôle des entreprises accréditées et des mandataires autorisés à effectuer la vérification mécanique des véhicules.

Au 31 décembre 1989, le réseau comptait 2 897 entreprises en autovérification, 59 mandataires pour la vérification des véhicules légers (de 5 500 kg et moins) et 64 mandataires pour la vérification des véhicules lourds.

Le respect des avis de non-conformité remis aux propriétaires dont le véhicule présentait des défectuosités lors de la vérification mécanique est primordial. Le contrôle se fait par le biais d'un système de suivi des certificats qui permet de vérifier si les réparations ont été effectuées ou non; dans ce dernier cas, le propriétaire récalcitrant s'expose à l'imposition d'amendes et au non-renouvellement de l'immatriculation de son véhicule tant et aussi longtemps qu'il n'a pas démontré, à la satisfaction de la Régie, que le véhicule a subi les réparations prévues en regard des défectuosités relevées lors de la vérification.

C'est ainsi qu'en 1989, la Régie a soumis 4 734 cas de propriétaires contrevenants au règlement de vérification mécanique à l'attention du Bureau juridique du Code de la sécurité routière du ministère de la Justice, à des fins de poursuites judiciaires.

La Régie est en liaison constante avec les corps policiers. Elle assure, par le Centre de renseignements des policiers du Québec, la diffusion de l'information contenue dans les fichiers de l'immatriculation et du permis de conduire. De plus, au cours de 1989, les nombreuses consultations auprès des corps policiers ont permis de recommander plusieurs modifications au Code de la sécurité routière qui visent avant tout à bonifier l'application des mesures préventives pour accroître la sécurité des usagers de la route.

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $ garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule, ou produire une attestation selon les modalités déterminées par règlement.

Au cours de 1989, la Régie a effectué une vérification de l'assurance obligatoire auprès de 20 497 propriétaires d'automobile. Durant l'année, 4 508 suspensions du permis et/ou de l'immatriculation ont été imposées à la suite d'un accident sans assurance, d'un jugement ou d'un bris d'entente relative au remboursement des dommages causés. Également, 4 591 immatriculations ont été suspendues parce que les propriétaires des véhicules n'avaient pas fourni une preuve d'assurance obligatoire contre les dommages matériels.

Certaines personnes n'ont pas répondu de façon satisfaisante à une vérification de l'assurance, ce qui a amené la Régie à présenter 1 980 requêtes à la Sûreté du Québec pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire. À la suite de toutes ces opérations, 423 poursuites judiciaires ont été intentées.

L'ACCRÉDITATION DES COMMERCES DE VÉHICULES ET DES GARAGES

La Loi interdit à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles à moins d'avoir obtenu une licence à cette fin. La Régie est chargée de la délivrance de cette licence. Le commerçant et le recycleur de véhicules qui en fait la demande doit, auparavant, fournir un cautionnement à la Régie pour garantir le remboursement de tout véhicule volé qui aurait été acheté dans son établissement.

La délivrance de cette licence vise avant tout la protection du consommateur. Cependant, comme la Régie a la responsabilité de vérifier la propriété des véhicules avant d'en effectuer l'immatriculation, les commerçants de véhicules sont, par la nature de leur commerce, des partenaires de la Régie en matière de contrôle de la propriété des véhicules. En 1989, la Régie a délivré ou renouvelé 5 199 licences de commerçants, de recycleurs ou de commerçants-recycleurs.

En 1989, le contrôle de l'accréditation de ces commerces a reçu une attention particulière, la Régie voulant ainsi s'assurer que les titulaires de licence rencontraient effectivement les exigences de la réglementation. De plus, en collaboration avec les corps policiers, plusieurs interventions ont été effectuées auprès de ces commerces pour contrer l'usage abusif des certificats temporaires d'immatriculation.

LES PERMIS SPÉCIAUX DE CIRCULATION

La Régie délivre, conformément à des dispositions bien définies dans le Règlement sur les permis spéciaux en vigueur depuis octobre 1979, les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent les normes en vigueur. Cependant, lorsque les demandes excèdent les poids prévus par ce règlement et sont ainsi susceptibles de détériorer le réseau routier, la Régie doit obtenir l'autorisation du Comité permanent du transport hors-normes du ministère des Transports du Québec. Au cours de l'année 1989, 37 750 permis spéciaux ont été délivrés, ce qui représente une augmentation de 12% par rapport à 1988. De ce nombre, la délivrance de 3 587 permis spéciaux pour des charges excédant les prescriptions du Règlement a du être autorisée par le ministère des Transports. Cette augmentation importante de 4 122 permis reflète la connaissance plus répandue chez les transporteurs des obligations auxquelles ils sont soumis lorsqu'ils utilisent le réseau routier. De plus, durant la période où les trains routiers ont pu circuler, soit d'avril à décembre 1989, 737 permis spéciaux ont été délivrés à 55 transporteurs. Un train routier est formé d'un tracteur et de deux semi-remorques de 14,65 mètres ou d'un tracteur et de trois semi-remorques de 8,5 mètres.

L'AMÉLIORATION DU BILAN ROUTIER PASSE AVANT TOUT PAR UNE MODIFICATION DES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE. POUR EN ARRIVER À UNE TELLE TRANSFORMATION, LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC CONSACRE DES RESSOURCES IMPORTANTES À L'ÉTUDE DU PHÉNOMÈNE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET À LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

EN 1989, LA RÉGIE...

...A ACCORDÉ LA PRIORITÉ AUX ACTIVITÉS DE COMMUNICATION DESTINÉES AUX JEUNES CONDUCTEURS. UNE VASTE CAMPAGNE PUBLICITAIRE S'ADRESSANT AUX CONDUCTEURS DE 16 À 24 ANS A D'AILLEURS ÉTÉ MENÉE DE JUIN À OCTOBRE.

...A CONTINUÉ DE S'ATTAQUER AU PROBLÈME DE LA CONDUITE AVEC LES FACULTÉS AFFAIBLIES PAR DES CAMPAGNES PUBLICITAIRES ET DES ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION MENÉES DANS LES FESTIVALS ET FÊTES POPULAIRES, LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT COLLÉGIAL ET LES ENTREPRISES.

...A POURSUIVI SES EFFORTS EN VUE D'INFORMER LES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE BIENS ET DE PERSONNES SUR LES NOUVELLES NORMES DE SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT ROUTIER.

...A INVESTI DES RESSOURCES IMPORTANTES AFIN DE PRODUIRE ET D'ANALYSER UNE FOULE DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE, LES PERSONNES QUI EN SONT VICTIMES, L'INDEMNISATION VERSÉE ET LA COMPOSITION DU PARC AUTOMOBILE.

...A ACCENTUÉ SES EFFORTS EN VUE DE FORMER UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'USAGERS DE LA ROUTE EN POURSUIVANT L'IMPLANTATION ET L'ÉVALUATION DU PROGRAMME D'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU SCOLAIRE.

...A PARTICIPÉ AU LANCEMENT D'UN PROGRAMME CONJOINT DE SOUTIEN À LA RECHERCHE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE; CE PROGRAMME PRÉVOIT CONSACRER PLUS DE 2 MILLIONS DE DOLLARS POUR SOUTENIR DES ÉQUIPES DE RECHERCHE DE NIVEAU UNIVERSITAIRE.

LE DÉVELOPPEMENT DES CONNAISSANCES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

LA PRODUCTION, L'INTERPRÉTATION ET L'ANALYSE DES DONNÉES

La Régie prépare annuellement un rapport statistique complet sur le parc automobile, les titulaires de permis de conduire et les accidents de la route. Le Bilan 1988 - Tome 1, publié à l'été 1989, contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents et des victimes de la route, du parc automobile et des titulaires de permis de conduire sur une base de cinq ans. Le Tome 2, qui sera publié au printemps 1990, présente les données statistiques sur les victimes d'accidents de véhicules routiers qui ont soumis une réclamation conformément au régime d'indemnisation des dommages corporels. Ces deux recueils présentent certaines caractéristiques selon différents découpages géographiques, soit les régions administratives, les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités de plus de 5 000 habitants.

De plus, l'évolution du nombre d'accidents et de victimes pour l'ensemble du Québec et pour chacune des régions administratives fait l'objet d'une publication mensuelle.

Par ailleurs, la Régie a répondu à plus de 130 demandes ponctuelles de renseignements statistiques, formulées par des intervenants préoccupés de sécurité routière. Un grand nombre de ces demandes provenaient de différents départements de santé communautaire (DSC).

Dans le cadre de ses actions sur l'évaluation du taux du port de la ceinture de sécurité, la Régie a effectué en mai dernier son enquête annuelle en vue d'observer l'évolution du taux d'utilisation de la ceinture tant chez les conducteurs que chez les passagers avant.

Enfin, la Régie a réalisé en 1989, pour une troisième fois, un sondage auprès de la population du Québec sur « Les connaissances et attitudes en matière de sécurité routière ».

LES ÉTUDES ET ANALYSES

Au cours de la période 1984-1988, le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté plus rapidement chez les 16-17 ans et chez les 18-19 ans. Ce phénomène, conjugué à une détérioration sensible de la position relative des 16-17 ans dans le bilan routier, a incité la Régie à consacrer plus d'énergie à la prévention des accidents chez les jeunes. La production du rapport **« La situation des jeunes conducteurs dans le bilan routier 1984-1988 »** a constitué un point de départ important en vue de proposer des mesures de prévention appropriées.

Parmi ces mesures de prévention, l'enseignement de la sécurité routière à l'école constitue un moyen privilégié par la Régie. En vue de constituer un instrument de référence pour les enseignants et les intervenants en milieu scolaire, une étude intitulée **« Les jeunes d'âge scolaire et les accidents de la route 1982-1987 »** a été réalisée. Elle traite des accidents subis par les jeunes de 4 à 17 ans et des moyens qui peuvent être utilisés pour les prévenir.

Les évaluations réalisées au cours des dernières années ont révélé qu'un grand nombre d'enseignants utilisent les guides d'activités mis à leur disposition par la Régie, pour donner aux élèves une formation de base en sécurité routière. Les évaluations réalisées au cours de la dernière année ont permis d'en apprendre davantage sur le temps consacré à l'enseignement en sécurité routière. Elles ont donné lieu à la production de deux rapports: **« Éducation à la sécurité routière: Évaluation du degré de satisfaction et de réussite des enseignants du primaire »** et **« Éducation à la sécurité routière: Évaluation de l'intensité d'utilisation du guide d'activités auprès des enseignants du secondaire. »**

Dans le domaine de la réadaptation des victimes de la route, des travaux importants ont été entrepris en vue de retracer l'évolution de la clientèle depuis 1978 et d'analyser les coûts des programmes de réadaptation. Parallèlement, une étude sur l'implantation du programme cadre de réadaptation, concernant les victimes d'un traumatisme cranio-cérébral, a été réalisée au cours de l'année. Les rapports prévus dans le cadre de ces travaux paraîtront au début de la prochaine année.

La Régie a été invitée à se joindre à un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE pour effectuer une recherche sur le système des assurances et la prévention des accidents de la route. Cette recherche visait à obtenir une description comparative des pratiques de l'assurance dans différents pays. La Régie a procédé à l'administration d'un questionnaire auprès des assureurs en vue de refléter fidèlement la situation canadienne et elle a rédigé un chapitre complet du rapport, traitant des pratiques de prévention non tarifaire. Le groupe d'experts qui s'est réuni à Québec en octobre a rédigé une première version du rapport dont la publication est prévue pour 1990.

Les dossiers réalisés jusqu'ici sur les usagers de la route et l'évolution de leur bilan routier respectif contiennent principalement des données descriptives. Étant donné le grand nombre de facteurs en cause dans les accidents de la route, l'utilisation de méthodes d'analyse multivariée se révélait nécessaire. C'est dans ce contexte que la Régie s'est associée au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, en vue de faire l'implantation d'un modèle économétrique conçu par l'Université pour évaluer l'influence de divers facteurs sur le nombre de victimes d'accidents de la route. Les activités reliées à l'implantation se poursuivront jusqu'à la mise au point du modèle, dont on attend les premiers résultats vers la fin de la prochaine année.

Parmi les dossiers qui ont progressé au cours de l'année, certains ont donné lieu à la production de devis de recherche. Deux documents, qui précisent le cadre général et la méthodologie des études envisagées, ont été produits: le premier concerne l'impact du programme des brigades scolaires sur la sécurité routière; le second propose un protocole pour l'évaluation de la prise en charge des entorses cervicales chez les victimes d'accident d'automobile.

LES RECHERCHES SUBVENTIONNÉES

Un programme conjoint de soutien à la recherche en sécurité routière, administré par la Régie, le ministère des Transports et le Fonds pour la formation des chercheurs et l'aide à la recherche, a été lancé au cours de la dernière année. Ce programme prévoit consacrer plus de 2 millions de dollars en trois ans pour soutenir les recherches d'équipes multidisciplinaires auxquelles participent des chercheurs oeuvrant au sein d'établissements universitaires québécois. L'appel d'offres a été publié à l'automne et le choix des équipes sera effectué en juin 1990. La contribution annuelle de la Régie à ce programme a été fixée à 300 000 $.

Les équipes déjà sélectionnées dans le cadre de l'entente avec le Fonds de la recherche en santé du Québec ont reçu une subvention totale de 445 000 $ en 1989 pour leur permettre de poursuivre leurs travaux. Rappelons que l'équipe, composée de spécialistes du Centre de recherche sur les transports et de l'Hôtel-Dieu de Montréal, a été sélectionnée pour réaliser une étude visant à mesurer l'impact de certaines normes médicales et optométriques sur la sécurité routière; celle réunissant les spécialistes provenant principalement de l'Institut de réadaptation de Montréal et de l'Hôpital du Sacré-Coeur a été sélectionnée en vue d'évaluer les capacités résiduelles et le potentiel de réadaptation des victimes de traumatisme cranio-cérébral.

Deux projets spéciaux de recherche ont bénéficié d'un soutien financier partiel de la part de la Régie au cours de l'année, pour un montant total de 39 525 $. Le premier intitulé **« Relations entre la condition physique, la participation aux activités physiques et le niveau d'autonomie des personnes atteintes de paraplégie »** a été réalisé par le Laboratoire d'évaluation en activité physique adaptée du Centre François-Charon. Il a permis entre autres choses d'établir le profil des personnes atteintes de paraplégie et qui sont indemnisées par la Régie. Le second, **« Impact du programme Poussin »** permettra de mieux connaître les retombées d'une initiative du Département de santé communautaire de Cité de la santé de Laval, qui visait à favoriser l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dans les automobiles. Le projet sera réalisé par le Groupe de recherche interdisciplinaire en santé de l'Université de Montréal.

Quatre rapports de recherche ont été reçus au cours de l'année, faisant suite à des subventions accordées avant 1989: **« Caractéristiques et pratiques des conducteurs de l'Outaouais »**, **« Les sites dangereux sur l'Île-de-Montréal et les accidents de la circulation routière »**, **« Sites dangereux du réseau routier – Territoire du DSC du Centre hospitalier Sainte-Marie »** et **« Évaluation d'une intervention pratique en sécurité à bicyclette auprès d'un groupe d'enfants »**.

L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au cours de 1989, les efforts ont été poursuivis en vue de former une nouvelle génération d'usagers du réseau routier.

L'implantation du programme d'éducation à la sécurité routière dans les écoles du Québec s'est poursuivie en 1989. À la demande du milieu scolaire, des sessions de formation à l'intention des enseignants et des agents multiplicateurs ont été organisées tant dans le secteur francophone qu'anglophone. Environ 335 personnes ont participé à ces sessions.

Le guide d'activités pour les clientèles présentant une déficience intellectuelle a été lancé officiellement en mai. À la suite de ce lancement, neuf sessions de formation d'agents multiplicateurs ont été tenues dans les régions.

L'équipe de travail réunissant des représentants du ministère de l'Éducation, du ministère de la Santé et des Services sociaux et de la Commission des écoles catholiques de Montréal a élaboré un guide d'activités d'apprentissage pour les handicapés physiques usagers d'un fauteuil roulant. Une mise à l'essai de ce document a eu lieu dans deux écoles spécialisées. Le guide d'activités fait présentement l'objet d'une révision en vue d'une édition pour l'automne 1990.

De plus, un document d'information sur **« La sécurité en fauteuil roulant »** s'adressant à tous les utilisateurs d'un fauteuil roulant se déplaçant sur le réseau routier a été élaboré. Il contient des consignes de sécurité à respecter, des solutions à des problèmes rencontrés lors de déplacements, de même qu'une liste de vérifications à faire sur le fauteuil roulant afin d'assurer sa sécurité. La diffusion de ce matériel se fera en 1990.

En ce qui concerne la distribution du matériel pédagogique, la Régie a fait parvenir 757 guides **« La sécurité routière à l'école »** aux institutions qui en ont fait la demande en 1989. Plus de 3 000 recueils d'activités complémentaires ont également été distribués à l'intention des intervenants en milieu scolaire. De plus, la Régie a assuré la retranscription de 2 078 vidéocassettes destinées aux écoles et aux organismes du milieu scolaire.

Au printemps 1989, la Régie est intervenue auprès de toutes les écoles pour les inviter à réaliser avec leurs élèves des activités d'éducation à la sécurité à bicyclette. Le **« Jeu de la sécurité routière »** a fait l'objet d'une mise à jour et a été distribué à l'ensemble des écoles et à leurs partenaires

Une vidéo intitulée **« Pour l'amour du vélo »** a été produite dans le but de faciliter aux élèves du 2e cycle du primaire et du 1er cycle du secondaire l'intégration de leurs connaissances en sécurité à bicyclette.

La rentrée scolaire de 1989 a été soulignée par un rappel sur les guides et les vidéos traitant du transport scolaire disponibles pour les écoles primaires.

Un comité de travail regroupant des représentants de l'Unicef, de la Ligue de sécurité du Québec, de Parents-Secours, du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, du Service de police de la ville de Québec, de la Sûreté du Québec ainsi que du Canal famille, a coordonné les actions de la campagne à l'occasion de l'Halloween. Une affiche comportant le slogan **« À l'Halloween, la sécurité c'est pas sorcier! »** a été distribuée dans toutes les écoles primaires du Québec. Un dépliant présentant les conseils de sécurité, imprimé à 700 000 exemplaires, a été remis à tous les enfants de la maternelle à la 6e année du primaire. Ce dépliant a été réalisé grâce à la collaboration d'un commanditaire privé. Des messages publicitaires ont été produits gratuitement par le Canal famille et ont été diffusés à plusieurs reprises dans la semaine qui a précédé cette fête.

Pour l'année 1989, l'évolution du programme des brigades scolaires a permis une augmentation de 628 brigadiers, pour un total cumulé de 15 924. En juin, on comptait 649 écoles avec brigades comparativement à 617 en 1988, et 156 commissions scolaires adhérentes, soit une augmentation de 6 par rapport à l'an dernier. La promotion de ce programme s'effectue en collaboration avec le CAA-Québec. Outre la remise du certificat de mérite, un macaron à l'effigie de brigadiers québécois 1989 a été expédié aux brigadiers.

On compte actuellement près de 2 600 brigadiers adultes répartis dans 260 municipalités. Le plan de relance rejoignant les municipalités et les organismes touchés par le travail des brigadiers adultes a suscité une demande accrue d'information. De plus en plus de municipalités sont intéressées par ce programme.

Un document d'autoformation, publié en septembre 1989, a été distribué à tous les conducteurs et conductrices d'autobus d'écoliers. Cette publication, intitulée **« Maître à bord »**, compte 60 pages et est abondamment illustrée. Des sessions de formation ont eu lieu dans une douzaine de villes du Québec afin de préparer les animateurs qui dispenseront l'information à tous les intéressés. Un matériel d'animation a été remis aux responsables d'ateliers de formation.

LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

Dans la stratégie que la Régie de l'assurance automobile du Québec met de l'avant pour améliorer le bilan routier, la sensibilisation de la population occupe une place de premier plan. Une opinion publique bien informée et sensibilisée aux causes et conséquences des accidents de la route est en effet une condition essentielle pour réduire l'insécurité routière.

Malgré le fait que le Québec venait de connaître en 1986, 1987 et 1988 les trois meilleurs bilans routiers de son histoire, l'analyse des données enregistrées de 1984 à 1988 révélait que le bilan des jeunes usagers de la route ne s'était pas amélioré. En effet, les jeunes de 16 à 24 ans étaient impliqués dans 29% des accidents entraînant des dommages corporels, alors qu'ils ne représentaient que 17,2% des titulaires de permis de conduire. Face à ce constat, la Régie de l'assurance automobile du Québec a opté pour une intensification des moyens de communication destinés aux conducteurs âgés de 16 à 24 ans. Traditionnellement axées sur la lutte contre la conduite avec les facultés affaiblies, les communications avec les clientèles-jeunesse ont abordé d'autres problématiques de sécurité routière, comme la vitesse excessive et l'inexpérience.

La Régie a aussi mené plusieurs projets d'animation et d'information, tant pour consolider la notoriété et l'impact de ses campagnes de publicité que pour exploiter d'autres thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire du réseau routier.

Commencée en 1988, la campagne d'information sur les nouvelles normes de sécurité dans le transport routier s'est poursuivie en 1989. Toute une série de documents d'information, portant principalement sur le système de points d'inaptitude pour les transporteurs routiers, les heures de service et la ronde de sécurité, ont été produits. Ainsi, une nouvelle version du **« Guide sur les normes de sécurité pour les transporteurs routiers »** a été publiée et diffusée à plus de 80 000 exemplaires. La Régie a également poursuivi la production du **« Bulletin des transporteurs »**, qui a été envoyé à près de 50 000 entreprises de transport de biens et de personnes. Quatre documents vidéos portant sur les heures de services et la ronde de sécurité ont été produits en collaboration avec l'Association sectorielle transport entreposage (ASTE). Cette dernière en assure d'ailleurs la distribution. Pour s'assurer d'une pénétration des plus systématiques de l'information sur les nouvelles normes de sécurité dans le transport routier, la Régie de l'assurance automobile du Québec a également procédé à de nombreux placements publicitaires dans les revues spécialisées, elle a produit des outils d'information pour les membres de son personnel qui interviennent directement auprès des entreprises et a enfin participé au salon **Expo-Cam** tenu à Montréal en octobre.

Afin de bien informer les automobilistes, la Régie a profité de toutes les occasions en 1989 pour rejoindre la population par les médias d'information. Que ce soit par des conférences de presse, l'émission de communiqués, des entrevues ou des réponses à des demandes d'information, les porte-parole de la Régie ont maintenu une communication soutenue avec les médias imprimés et électroniques. En outre, des opérations d'information et des campagnes de presse ont été menées sur l'évolution du bilan routier au Québec et les mesures mises de l'avant pour l'améliorer. La Régie a de plus participé à près de 30 salons, congrès et expositions d'envergure régionale, nationale et internationale.

En 1989, **« La lettre de sécurité routière »** a été distribuée, pour une deuxième année consécutive, à un réseau élargi d'entreprises et d'intervenants en sécurité routière. Dans les sept numéros publiés pendant l'année, toute une série de thèmes ont été abordés, dont la ceinture de sécurité et les autres dispositifs de retenue, le bilan routier, le post-impact, l'Opération Nez rouge et la campagne Paix sur la route.

LES JEUNES ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sous le thème **« Pas de risques à prendre... On s'aime trop pour ça »**, la Régie de l'assurance automobile du Québec a mené une importante campagne publicitaire rappelant aux jeunes qu'**« Au volant, l'alcool et la vitesse tuent »**. Cette campagne, à laquelle un budget d'un million de dollars a été consacré, est venue renforcer les actions déjà entreprises dans les années antérieures en vue de réduire les décès et les blessures de la route chez les jeunes de 16 à 24 ans. Trois messages télévisés ont été diffusés de juin à octobre sur l'ensemble des chaînes de télévision y compris la station Musique Plus. Les deux premiers messages étaient livrés respectivement par le marathonien **André Viger** et par une jeune étudiante en Communications à l'Université Laval, **Hélène Simard**, également handicapée à la suite d'un accident de la route. Un troisième message, sous forme de vidéoclip rock, montrait des jeunes confrontés à une situation de conduite après avoir consommé des boissons alcoolisées dans un bar.

Cette campagne publicitaire, coïncidant avec la période de l'année la plus propice aux accidents de la route, comportait également un important volet radiophonique qui visait à contrer l'alcool au volant et l'excès de vitesse en valorisant un comportement responsable chez les jeunes usagers de la route. Enfin, pour appuyer la diffusion de messages dans les médias électroniques, des placements publicitaires ont été faits dans des magazines et des affiches ont été distribuées, notamment dans les établissements d'enseignement.

En 1989, la Régie a poursuivi ses interventions en milieu collégial en maximisant d'une part la pénétration de deux programmes déjà existants, soit la campagne **« Boire et conduire, c'est mourant! »** et l'opération **Pare-Chocs**, et en développant d'autre part un nouveau concept d'intervention appelé **« Sur la route, pas d'cascades »**.

La première de ces interventions a été organisée dans 66 collèges en collaboration avec les services de vie étudiante de ces établissements. Prenant la forme d'une semaine thématique se tenant à la fin du mois de novembre, cette campagne comportait de nombreuses activités: stand d'exposition, projection de vidéos, bar servant des boissons non alcoolisées, etc. Pour la première fois en 1989, l'Opération Nez rouge s'est directement engagée dans la campagne **« Boire et conduire, c'est mourant »** en réalisant, avec l'appui de la Société des alcools du Québec, un programme de sensibilisation contre la conduite avec les facultés affaiblies.

Quand à l'opération **Pare-chocs**, elle consistait à encadrer les soirées à caractère social où l'on servait des boissons alcoolisées, par des interventions se déroulant avant, pendant et après la soirée. La Régie, de concert avec l'Association des collèges du Québec et la Fédération des cégeps du Québec, a créé en 1989 un groupe de travail qui s'est donné comme objectif de systématiser l'implantation du programme **Pare-chocs**.

Enfin, le dernier-né des programmes d'intervention de la Régie de l'assurance automobile du Québec en milieu collégial, la campagne **« Sur la route, pas d'cascades »** visait à améliorer l'ensemble des comportements routiers des jeunes par l'entremise d'un jeu-questionnaire. Une semaine thématique est prévue à tous les printemps pour le déroulement de cette campagne.

Enfin, la Régie a amorcé en 1989, la production d'un document vidéo de sensibilisation pour les apprentis conducteurs. Ce document, dont la production est prévue pour 1990, rappellera aux jeunes que seules l'expérience et une conduite prudente feront d'eux de bons conducteurs.

LA LUTTE CONTRE L'ALCOOL AU VOLANT ET LA VITESSE EXCESSIVE

Toujours présent dans 50% des accidents mortels, l'alcool est resté en 1989, une des priorités d'intervention de la Régie.

En plus de la campagne publicitaire **« Pas de risques à prendre... On s'aime trop pour ça »** qui venait rappeler aux conducteurs qu'**« Au volant, l'alcool et la vitesse tuent »**, la Régie a mené toute une série d'opérations pour renforcer le consensus contre l'alcool au volant. C'est ainsi que pour une deuxième année consécutive, un protocole d'entente a été signé avec la Société des fêtes et festivals du Québec. En 1989, 31 festivals ont adhéré à cette entente comparativement à 20 en 1988.

En vertu de celle-ci, les organisateurs des festivals participants se sont engagés à mener une campagne sous le thème **« Pour que la fête continue en toute sécurité »** dans le cadre de leurs festivités. En 1989, cette campagne a débuté de façon spectaculaire avec le Carnaval d'hiver de Québec. Par ailleurs, pour la première fois, une mention d'honneur a été remise aux organisateurs du festival qui se sont le plus engagés dans la campagne. C'est la **Traversée internationale du Lac Memphrémagog** qui a reçu cette mention en 1989.

La Régie a également poursuivi sa campagne amorcée en 1985 sur les terrains de golf du Québec. En plus des panneaux d'affichage sur les tertres de départ et sur certaines bornes de distance, un stand d'information et un alcootest rendaient la Régie visible dans cinquante tournois majeurs. On a d'ailleurs profité de ces tournées pour sensibiliser les représentants du monde des affaires afin qu'ils diffusent à nouveau le message contre l'alcool au volant dans leurs entreprises.

La période des fêtes de fin d'année étant particulièrement propice aux réunions sociales, aux déplacements en véhicules automobiles et par voie de conséquence, à la conduite avec les facultés affaiblies, la Régie de l'assurance automobile du Québec a profité une fois de plus de l'occasion pour mener une campagne publicitaire et s'associer à l'**Opération Nez rouge**.

La première de ces deux opérations, la campagne **« Paix sur la route »** a fait appel à un porte-parole de taille, soit le Père Noël, qui s'est retrouvé sur de nombreux supports publicitaires pour souhaiter aux automobilistes la **« Paix sur la route »** et pour leur rappeler qu'**« Au volant, l'alcool et la vitesse tuent »**. Ainsi, le Père Noël s'est retrouvé sur plus de 400 panneaux d'affichage Médiacom en bordure des routes du Québec, de même que sur des affiches lumineuses dans près de cent centres commerciaux du Québec, sur des affiches et des mobiles distribués dans les établissements où l'on vend de l'alcool, dans les centres hospitaliers et les C.L.S.C. De plus, le Père Noël a présenté son message de prudence lors de nombreuses entrevues accordées à des stations de télévision et de radio, lors de visites dans des entreprises et dans les centres commerciaux où il a remis, pendant la fin de semaine du 14 décembre, une boule de Noël véhiculant le message **« Paix sur la route »**.

Par ailleurs, la Régie de l'assurance automobile du Québec s'est associée pour une cinquième année consécutive à l'**Opération Nez rouge**. Elle voit dans cette opération un moyen efficace de lutter contre la conduite avec les facultés affaiblies et de favoriser l'évolution des mentalités à l'égard de l'alcool au volant, non seulement pendant la période des Fêtes, mais à longueur d'année. Pour la seconde fois en 1989, les services de l'Opération Nez rouge ont été offerts sur tout le territoire québécois.

Trente-quatre Opérations ont été organisées, couvrant ainsi plus de 280 municipalités dans toutes les régions du Québec. On évalue à plus de 70% la population qui a reçu le message de sécurité routière transmis par l'Opération Nez rouge.

En 1989, la collaboration de 14 760 bénévoles a permis de répondre à 20 019 demandes de raccompagnement comparativement à 15 547 en 1988, soit une augmentation de 30%. La Régie de l'assurance automobile du Québec a investi en 1989 d'importantes ressources financières et humaines dans cette Opération.

De plus, la Régie a subventionné un projet-pilote du Département de santé communautaire (DSC) de Lakeshore dans l'ouest de l'Île-de-Montréal. Baptisé **RRR** pour **Renseigner, Raccompagner, Renforcer**, ce projet visait à sensibiliser les propriétaires et les employés de bars, de même que les maires et les policiers à l'importance d'intervenir auprès des conducteurs en état d'ébriété. Ce projet-pilote a été réalisé dans les municipalités de Ville Saint-Pierre, Lachine et Dorval et il sera étendu en 1990 à d'autres municipalités de ce secteur de l'Île-de-Montréal.

Enfin, pour sensibiliser la population au danger que représente la conduite avec les facultés affaiblies, la Régie de l'assurance automobile du Québec a procédé à une distribution massive de dépliants, d'autocollants et de chartes d'alcoolémie dans des expositions et auprès de titulaires de permis de vente d'alcool.

L'UTILISATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

En 1989, le taux moyen d'utilisation de la ceinture de sécurité pour les passagers avant d'un véhicule s'est maintenu au-dessus de 80%. Afin de sensibiliser la population à l'importance de s'attacher autant sur les courtes que sur les longues distances, la Régie a utilisé ses deux simulateurs de collision lors d'expositions et de salons. Cet appareil, simulant le choc découlant d'une collision à 11 km/h, est un moyen on ne peut plus convaincant pour amener les usagers de la route à porter la ceinture. Les simulateurs de la Régie de l'assurance automobile du Québec ont effectué une trentaine de sorties en 1989, dont une grande majorité était organisée par les services de police du Québec.

Dans un autre ordre d'idée, la Régie a produit un dépliant sur les dispositifs de retenue pour enfants. Ce document, permettant aux parents de choisir le dispositif de retenue adéquat et de bien l'utiliser, a été distribué principalement dans diverses expositions.

Enfin, l'adoption d'un décret le 6 décembre 1989, prévoyant l'entrée en vigueur le 1er janvier 1990 de la disposition du Code de la sécurité routière rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules, a amené la Régie de l'assurance automobile du Québec à diffuser une pochette d'information dans les médias et à accorder de nombreuses entrevues, tant aux représentants de la presse imprimée qu'électronique.

LA SÉCURITÉ À MOTOCYCLETTE ET À BICYCLETTE

Même si le bilan routier des motocyclistes s'était légèrement amélioré en 1988 et que le parc de motocyclettes avait continué à décroître, la Régie de l'assurance automobile du Québec a profité des mois de juin, juillet et août 1989 pour mener une campagne de sécurité routière afin de rejoindre les motocyclistes là où ils se trouvent, c'est-à-dire sur les routes du Québec. En effet, pendant tout l'été, une vaste campagne d'affichage sur panneaux Médiacom a été menée sur l'ensemble du territoire québécois. Deux thèmes ont été abordés lors de cette campagne, soit le partage de la route sous le slogan **« La route, entre nous ça se partage »** et la conduite avec les facultés affaiblies sous le slogan **« L'alcool donne des ailes »**. La Régie a consacré un budget de 200 000 **$** à cette campagne. La saison de la motocyclette avait été précédée des Salons de la moto de Montréal et de Québec auxquels la Régie de l'assurance automobile du Québec avait participé.

Par ailleurs, la belle saison voit le retour sur le réseau routier d'un autre véhicule à deux roues, la bicyclette. Le phénomène de la bicyclette a connu un essor exceptionnel durant les dernières années, si bien que le nombre de cyclistes au Québec est évalué présentement à près de trois millions. En outre, il a été démontré que dans plus de 60% des accidents survenant entre un véhicule automobile et une bicyclette, la cause était attribuable au comportement du cycliste. En 1989, la Régie de l'assurance automobile du Québec s'est associée au mouvement des clubs Optimistes comprenant près de 800 clubs sur le territoire québécois. La Régie a soutenu ces derniers dans l'organisation de la **Semaine de sécurité jeunesse** dont le thème central était la sécurité à bicyclette. En plus de produire de nombreux dépliants, affiches, macarons, autocollants, écussons et certificats, la Régie a préparé et diffusé un guide d'intervention pour les clubs Optimistes. Ces derniers ont organisé de nombreux événements dans tout le Québec et diffusé l'information par leur propre structure et les médias d'information.

Encore une fois en 1989, la Régie de l'assurance automobile du Québec a participé au Tour de l'Île-de-Montréal en commanditant et animant un des cinq relais où elle a distribué du matériel de sensibilisation à la sécurité routière. Cette randonnée cycliste, avec ses 35 000 participants, constitue le plus important événement du genre au monde.

LA CONCERTATION

LE SOUTIEN DES INITIATIVES LOCALES ET RÉGIONALES EN MILIEU SCOLAIRE

Trois colloques régionaux sur les programmes d'éducation à la sécurité routière ont été organisés en 1989. Ceux-ci se sont tenus respectivement à Saint-Prosper dans la Beauce, à Nicolet et à Sherbrooke. Des structures de suivi réunissant les partenaires régionaux ont été mises en place. Depuis 1986, la Régie a tenu, de concert avec ses partenaires régionaux, 21 colloques dans dix régions administratives différentes. Ces colloques ont attiré en moyenne 137 participants et ils ont suscité la réalisation de projets particuliers en vue d'améliorer la sécurité des élèves de la région concernée.

La Régie a continué d'apporter un appui important aux activités de structures régionales de concertation sur les projets en milieu scolaire dans les régions de Laval — Laurentides — Lanaudière, de l'Outaouais et de la Mauricie — Bois-Francs.

De plus, la Régie a été présente au congrès de l'Association des directeurs et directrices d'écoles, au congrès pédagogique d'Abitibi — Témiscamingue et au congrès de l'Association des intervenants en formation personnelle et sociale.

LES RELATIONS AVEC LES AUTRES ADMINISTRATIONS ET LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Le Comité provincial de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire regroupant des représentants d'une vingtaine d'organismes intéressés à la mise en oeuvre de programmes complémentaires, s'est réuni à trois reprises cette année. La Régie de l'assurance automobile du Québec assume la présidence et le soutien professionnel et technique des travaux de ce comité. Elle assume également les mêmes fonctions au Comité de concertation qui regroupe des représentants du ministère de l'Éducation du Québec et de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Ce comité est chargé de superviser l'élaboration et l'implantation des programmes d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

La Régie assure la présidence du Comité interministériel de concertation contre la conduite avec les facultés affaiblies de même que le soutien professionnel aux travaux de son secrétariat permanent. Outre la Régie, le Comité et son secrétariat permanent regroupent des représentants du ministère de la Justice, du ministère de la Sécurité publique, du ministère de la Santé et des Services sociaux et de la Sûreté du Québec. Au cours de 1989, le Secrétariat permanent a analysé une dizaine de demandes d'aide financière présentées dans le cadre de programmes fédéraux. Il a également procédé à l'examen de questions particulières: seuil de 0,04 pour le taux légal d'alcool dans le sang chez les conducteurs professionnels, alcootest-démarreurs, etc. De plus, le Secrétariat a fait des recommandations sur l'avenir de la coopération fédérale — provinciale et sur la concertation interministérielle.

Des professionnels de la Régie ont également agi comme représentants du Comité interministériel au sein de groupes de travail créés par le ministère fédéral de la Santé et du Bien-être social (éducation des conducteurs, sensibilisation et information de la population).

La Régie a assuré la présidence conjointe et le secrétariat du Comité de concertation associant la Régie de l'assurance automobile du Québec, l'Association des hôpitaux du Québec, le réseau des départements de santé communautaire, de même que le ministère de la Santé et des Services sociaux. Deux réunions ont eu lieu au cours de l'année. Ces réunions ont permis d'informer les partenaires du secteur de la santé des orientations et des actions de la Régie en plus d'obtenir leur avis sur certaines questions de sécurité routière.

La Régie a participé aux travaux de la Direction de la sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes. En outre, la Régie a collaboré activement à la mise en oeuvre et au suivi d'un colloque sur la sécurité des cyclistes organisé par l'AQTR. De plus, un professionnel de la Régie a participé aux travaux de trois comités de l'AQTR pour l'organisation de colloques sur la sécurité des piétons, sur les municipalités et sur la formation des intervenants municipaux.

La Régie a représenté le Québec à la réunion du Comité directeur canadien contre la conduite avec les facultés affaiblies en mai 1989. Elle a également été représentée au Comité aviseur en sécurité routière de la section circulation du Conseil canadien de la sécurité.

LA COOPÉRATION INTERGOUVERNEMENTALE

La Régie de l'assurance automobile du Québec a poursuivi en 1989 ses efforts dans le but de consolider les liens étroits qu'elle a établis avec les autres administrations nord-américaines. Elle contribue toujours aussi activement aux travaux de nombreuses associations canadiennes, nord-américaines et européennes, notamment le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'American Association of Motor Vehicle Administrators (AAMVA) et l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). La participation assidue de la Régie aux activités de ces organismes vise l'harmonisation des normes relatives aux conducteurs, aux véhicules et à la sécurité routière. Elle a d'ailleurs travaillé au cours de la dernière année à la mise sur pied d'un projet d'harmonisation des tables de points d'inaptitude pour l'ensemble des administrations canadiennes. Ces projets s'inscrivent dans le cadre des travaux du CCATM.

Enfin, la Régie a reçu au cours de l'année plusieurs délégations étrangères venues s'informer de son programme unique d'assurance automobile, sans égard à la faute.

LE RÉGIME QUÉBÉCOIS D'ASSURANCE AUTOMOBILE ADMINISTRÉ PAR LA RÉGIE EST UNIQUE AU MONDE. TOUS LES QUÉBÉCOIS SONT INDEMNISÉS POUR LEURS DOMMAGES CORPORELS RÉSULTANT D'UN ACCIDENT D'AUTOMOBILE, SANS ÉGARD À LA FAUTE ET CE, AU QUÉBEC COMME À L'ÉTRANGER.

EN 1989, LA RÉGIE...

...A VERSÉ POUR LES VICTIMES D'ACCIDENT D'AUTOMOBILE 305,4 MILLIONS DE DOLLARS EN INDEMNITÉS ET 67 882 MILLIONS DE DOLLARS EN FRAIS DE SERVICES DE SANTÉ CONSÉCUTIFS AUX ACCIDENTS ROUTIERS, POUR UN TOTAL DE 373,3 MILLIONS DE DOLLARS;

...A VERSÉ 387,2 MILLIONS DE DOLLARS DANS SA RÉSERVE ACTUARIELLE, PRINCIPALEMENT POUR FAIRE FACE DANS LE FUTUR AUX ENGAGEMENTS PRIS ENVERS LES VICTIMES DE LA ROUTE EN 1989;

...A REÇU 36 446 DEMANDES D'INDEMNISATION DE QUÉBÉCOISES ET DE QUÉBÉCOIS QUI ONT ÉTÉ VICTIMES D'UN ACCIDENT D'AUTOMOBILE EN 1989;

...A DÉBOURSÉ 11,9 MILLIONS DE DOLLARS POUR DIVERS PROGRAMMES DE RÉADAPTATION COMPARATIVEMENT À 10,4 MILLIONS EN 1988;

...A ÉLABORÉ UNE POLITIQUE DE GESTION DE LA QUALITÉ QUI ENGAGE L'ORGANISATION À RECHERCHER LA QUALITÉ DANS TOUTES SES ACTIVITÉS ET SURTOUT DANS SES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE;

...A APPORTÉ LES MODIFICATIONS AUX PLANS ADMINISTRATIF ET INFORMATIQUE OCCASIONNÉES PAR L'ADOPTION DE LA NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE.

LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Depuis le 1er mars 1978, le régime d'assurance automobile du Québec détermine les règles d'indemnisation des dommages corporels causés lors d'un accident d'automobile. Il prévoit également une indemnisation complémentaire pour les victimes d'accident qui se retrouvent sans recours. Le régime apporte en outre des mesures de soutien nécessaires à la réinsertion socioprofessionnelle des accidentés de la route.

Lors d'un accident d'automobile survenu au Québec ou partout ailleurs, le régime couvre entièrement tout résident du Québec, qu'il soit conducteur, passager, motocycliste, cycliste ou piéton, sans égard à sa responsabilité. Le régime indemnise également tout non-résident qui est propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec, lorsqu'il est victime d'un accident au Québec.

Par ailleurs, le régime indemnise dans la proportion inverse de sa responsabilité tout non-résident victime d'un accident au Québec, impliquant un ou des véhicules automobiles, qu'il soit piéton, conducteur ou passager d'une automobile non immatriculée au Québec.

L'AMÉLIORATION DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

La qualité du service à la clientèle demeure une préoccupation constante à la Régie de l'assurance automobile du Québec. C'est pourquoi la Vice-présidence aux services aux accidentés a entrepris d'intégrer la gestion de la qualité à ses activités courantes.

À cet égard, une politique de gestion de la qualité, adoptée en juin 1989, vient concrétiser cette nouvelle approche, qui met l'accent sur les principes de conformité des produits et services aux besoins du client, de prévention des erreurs, d'excellence dans le service rendu du premier coup, de mesure de la qualité des services et de responsabilisation de chaque employé.

LA NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le 15 juin 1989, l'Assemblée nationale a adopté la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives (L.R.Q. chapitre 15). La nouvelle Loi sur l'assurance automobile, en vigueur depuis le 1er janvier 1990, maintient intégralement les fondements du régime d'indemnisation qui font l'objet d'un large consensus social.

Des efforts importants ont été investis dans la mise en place de cette nouvelle Loi. Les travaux d'implantation ont nécessité l'élaboration de cinq nouveaux règlements, la révision complète de trois manuels de normes et directives, la modification ou la création de lettres et de formulaires dont celui pour la demande d'indemnisation, de même que la révision de procédures administratives. En ce qui concerne l'informatique, 240 traitements ont été modifiés et 48 nouveaux ont été créés, permettant d'enrichir la base de données de plus de 200 nouveaux éléments.

Conçue à la lumière de l'expérience acquise au cours de la première décennie d'administration du régime, la réforme vise notamment à établir un meilleur équilibre entre les catégories d'indemnités, permettant ainsi:

- d'indemniser plus adéquatement les grands blessés;
- d'éliminer les situations de sous-compensation et de surcompensation de certaines catégories de victimes.

Le point majeur de la réforme du régime est sans aucun doute la hausse substantielle de l'indemnité pour les séquelles permanentes.

D'un maximum de 42 743 $ en 1989, l'indemnité forfaitaire passe à un maximum de:

- 75 000 $, le 1er janvier 1990;
- 100 000 $, le 1er janvier 1991;
- 125 000 $, le 1er janvier 1992.

Toute victime avec des séquelles permanentes a droit à cette indemnité forfaitaire qui est versée pour la douleur, les souffrances, la perte de jouissance de la vie, les inconvénients, la peine et les frustrations vécus à la suite de l'accident.

Plus que jamais, l'indemnité de remplacement du revenu est établie à partir de la perte réelle de revenu, c'est-à-dire de la situation économique réelle de la victime au moment de l'accident. Cette règle permet d'éliminer les cas de sous-compensation ou de surcompensation.

Ainsi,

- les personnes occupant un emploi au moment de l'accident continuent de toucher l'indemnité de remplacement du revenu sous forme de rente; cette indemnité est versée à compter du 8e jour suivant l'accident et correspond à 90% du revenu net calculé sur la base d'un revenu brut annuel ne pouvant excéder 40 000 $;
- les victimes n'ayant pas de revenu au moment de l'accident ont droit à la compensation de leur revenu potentiel à compter du 181e jour suivant l'accident si elles ne sont toujours pas en mesure de travailler; l'indemnité de remplacement du revenu est alors établie à partir d'un emploi déterminé par la Régie;
- les étudiants ont droit à une indemnité forfaitaire visant à compenser le retard dans la poursuite de leurs études; cette indemnité varie selon le niveau de scolarité atteint au moment de l'accident. Elle est de 3 000 $ par année scolaire perdue aux niveaux préscolaire et primaire, de 5 000 $ au niveau secondaire et de 11 000 $ au niveau post-secondaire.

Comme auparavant la Régie, avec la nouvelle Loi, prend les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation d'une victime. Les programmes de réadaptation visent à atténuer ou à faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et à faciliter son retour à la vie normale ou sa réinsertion dans la société et sur le marché du travail.

En cas de décès, la nouvelle Loi instaure un système d'indemnités forfaitaires en vue de compenser la perte de revenu subie par le conjoint et les enfants survivants. Le bénéficiaire peut toutefois demander que le montant auquel il a droit lui soit versé sous forme de paiements étalés sur une période maximale de 20 ans.

Ainsi,

- le montant de l'indemnité forfaitaire de décès remis à un conjoint est établi à partir du revenu brut et de l'âge de la victime. Cette indemnité ne peut en aucun cas être inférieure à 40 000 $. En 1990, elle se situe entre 40 000 $ et 200 000 $;
- quant aux personnes à charge, elles reçoivent un montant forfaitaire établi en fonction de leur âge au moment du décès de la victime. En 1990, cette indemnité s'échelonne entre 35 000 $ pour un enfant de moins d'un an et 19 000 $ pour un enfant de 16 ans et plus;
- si une personne à charge est invalide à la date du décès de la victime, elle a droit à une indemnité forfaitaire additionnelle de 16 500 $;
- les enfants d'un chef de famille monoparentale qui décède lors d'un accident ont droit, en plus de leur propre indemnité, à l'indemnité forfaitaire qui aurait été versée au conjoint survivant;
- le père et la mère d'une victime qui n'a pas de personne à charge au moment du décès ont droit chacun à une indemnité forfaitaire de 7 500 $. S'il n'y a qu'un seul parent, une indemnité de 15 000 $ lui est versée;
- la succession d'une victime décédée a droit à une indemnité forfaitaire de 3 000 $ pour les frais funéraires.

La nouvelle Loi prévoit des indemnités mieux adaptées pour les frais de garde d'enfants. De plus, le régime d'assurance automobile reconnaît maintenant la valeur du travail non rémunéré dans une entreprise familiale, en permettant à la victime, dans une telle situation, d'obtenir une indemnité pouvant aller jusqu'à 500 $ par semaine pendant six mois pour se faire remplacer dans ses fonctions. La nouvelle Loi rembourse également certains frais d'aide personnelle à domicile.

Finalement, celle-ci introduit un système révisé de remboursement des frais occasionnés par l'accident. Ce système maintient le remboursement des frais relatifs au transport, aux soins médicaux et paramédicaux, aux vêtements que portait la victime au moment de l'accident et à l'achat de prothèses et d'orthèses.

Par rapport à la situation prévalant avant le 1er janvier 1990, les Québécois et les Québécoises jouissent d'une bonification du régime d'assurance automobile. Cette bonification se traduit par une augmentation annuelle des indemnités versées, laquelle atteindra, en 1992, 70 millions de dollars.

CAMPAGNE PUBLICITAIRE SUR LES DISPOSITIONS DE LA NOUVELLE LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Afin de faciliter l'implantation de la nouvelle Loi sur l'assurance automobile, la Régie a mis sur pied une vaste campagne publicitaire destinée à tous les Québécois, ce qui lui a fourni l'occasion de revoir l'ensemble de ses documents d'information, tant dans leur présentation que dans leur contenu.

Pour cette offensive majeure, elle a eu recours à une stratégie de diffusion massive de l'information utilisant la télévision, la radio, les quotidiens, les hebdos et les envois postaux.

Ainsi, un message télévisé rappelant qu'**« À la Régie de l'assurance automobile du Québec, c'est la personne qui est importante »**, annonçait une protection accrue pour les grands blessés.

Pour le volet radio de sa campagne, la Régie s'est associée à **« la Minute juridique »** et a diffusé deux messages de 60 secondes dans plus de 110 stations de radio du Québec.

L'entrée en vigueur de la Loi, le 1er janvier 1990, a été précédée de placements publicitaires dans tous les quotidiens et dans de nombreux hebdos du Québec.

Parmi les autres moyens utilisés pour informer la population, on a eu recours aux imprimés et à l'audiovisuel. Ainsi, deux dépliants d'information, présentant **« la nouvelle police d'assurance de tous les Québécois »**, ont été conçus. Le premier est inséré dans les avis de renouvellement de l'immatriculation que la Régie de l'assurance automobile du Québec fait parvenir à tous les propriétaires de véhicule de promenade en 1990. Le second, présentant l'information de façon plus complète à l'aide de cas fictifs, a été distribué par la poste à chaque foyer québécois dans les premiers jours de janvier 1990.

Par ailleurs, le personnel de la Régie est fréquemment invité à venir présenter le régime d'assurance automobile lors de conférences devant divers groupes. Comme support à ces présentations et en guise de réponse à de nombreuses autres demandes provenant d'institutions et d'organismes, un nouveau document vidéo, présentant le régime et les programmes de réadaptation, a été produit.

La campagne publicitaire sur la nouvelle Loi sur l'assurance automobile s'est poursuivie pendant tout le mois de janvier 1990.

LE TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

En 1989, la Régie a reçu 36 446 demandes d'indemnisation relatives à des dommages corporels, comparativement à 35 895 l'année précédente, soit une augmentation de 1,53%. Après douze années d'activités, le nombre de demandes reçues s'élève à 385 346.

La Régie fournit des services de renseignements et d'aide technique dans toutes les régions du Québec pour assister les accidentés et faciliter la préparation de leur demande d'indemnisation. À la demande de la victime, un agent de la Régie se rend même au domicile, au lieu du travail ou au centre hospitalier pour l'aider à remplir son formulaire de demande. En 1989, 6 400 personnes ont bénéficié de cette aide technique comparativement à 4 025 en 1988.

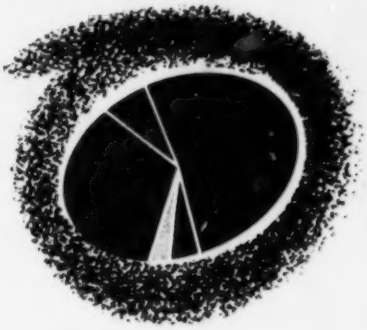
LA RÉVISION ET L'APPEL

Un réclamant peut demander la révision de la décision rendue par la Régie dans les 60 jours après la réception de celle-ci. Sa demande est alors examinée par le Service de la révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision déjà rendue.

En 1989, 3 229 demandes de révision ont été reçues. Pendant la même année, 3 871 décisions ont été rendues concernant plus particulièrement l'évaluation des séquelles permanentes, la durée de l'incapacité et la relation entre les blessures et l'accident.

Sur réception de la décision du Service de la révision de la Régie, les réclamants disposent d'un délai de 90 jours pour en appeler à la Commission des affaires sociales.

RÉPARTITION DES DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES AU 31 DÉCEMBRE 1989



INDEMNITÉ DE REMPLACEMENT DE REVENU	54%
INDEMNITÉ DE DÉCÈS	2%
FORFAITAIRE DE DÉCÈS	0,9%
FRAIS FORFAITAIRE POUR SÉQUELLES PERMANENTES	37,7%
AUCUNE INDEMNITÉ	5,4%

LA RÉADAPTATION DES ACCIDENTÉS

Les dispositions de l'article 46 de la Loi sur l'assurance automobile permettent à la Régie de prendre les mesures nécessaires et d'effectuer les dépenses qu'elle croit convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route; elle vise ainsi à atténuer ou à faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et à faciliter leur retour à la vie normale et leur réinsertion dans la société. Au cours de l'année 1989, la Régie a versé 11,9 millions de dollars pour divers programmes de réadaptation dont 3,4 millions de dollars pour l'aide personnelle accordée aux victimes grièvement blessées. Il s'agit d'une augmentation de 14,42% par rapport à 1988 alors que la Régie avait versé 10,4 millions de dollars pour les différents programmes de réadaptation. Les conseillers en réadaptation qui oeuvrent en région se sont vu confier 949 dossiers d'accidentés. Quant au nombre total de dossiers actifs, il s'élevait à 2 624 à la fin de 1989.

COÛTS DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
(en milliers de dollars)

	1989	1988
INDEMNITÉS VERSÉES	373 316 $	320 556 $
AUGMENTATION DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE (engagements envers les victimes de la route de l'année)	387 200 $	360 300 $
TOTAL	760 516 $	680 856 $

LA RÉADAPTATION DES VICTIMES DE TRAUMATISMES CRANIO-CÉRÉBRAUX

Au cours de 1989, le programme de réadaptation des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral s'est poursuivi. Treize centres de réadaptation ont maintenant signé une entente avec la Régie pour l'implantation du programme afin de permettre une plus grande accessibilité et une meilleure qualité des services offerts.

L'application du programme vise le retour au travail de certaines victimes dont les frais d'indemnisation peuvent s'élever jusqu'à un million de dollars. Une deuxième tranche de 5 millions de dollars sur les 15 millions de dollars prévus a été engagée jusqu'à maintenant.

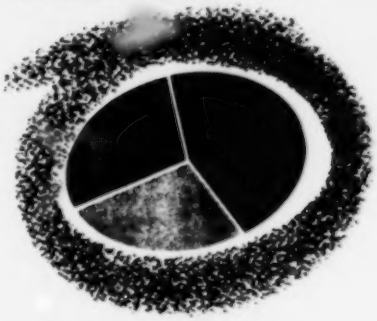
▼LA TRAUMATOLOGIE

À la suite d'un accident d'automobile, la rapidité des interventions a une incidence directe sur le taux de mortalité et de morbidité des victimes. Toute amélioration visant à diminuer le nombre de décès découlant des accidents de la route, de même que les risques de décès ou de séquelles des personnes blessées, permettra également de diminuer les coûts d'indemnisation tant sur le plan financier que sur le plan humain et de réduire ainsi les risques inhérents à l'usage de la route en conformité avec la mission de la Régie.

Un comité conjoint, formé de représentants du ministère de la Santé et des Services sociaux et de la Régie de l'assurance automobile, a été mis sur pied pour faire les recommandations pertinentes aux intervenants concernés.

Enfin, la Régie de l'assurance automobile du Québec s'est associée à l'Association médicale canadienne pour la tenue en août 1989 à Québec d'un congrès ayant pour thème « Les médecins et la traumatologie de la route ». En plus d'un appui financier important, la Régie a participé à l'élaboration du programme et aux communications. Principalement consacré au post-impact, ce congrès a réuni plus de 700 spécialistes, dont des conférenciers venus de partout au monde.

RÉPARTITION DES MONTANTS POUR LA RÉADAPTATION



SERVICES PROFESSIONNELS AUX TRAUMATISÉS CRANIO-CÉRÉBRAUX 42%

INTÉGRATION PROFESSIONNELLE ET SOCIALE 29%

AIDE PERSONNELLE 29%

▼LES AUTRES TYPES D'INDEMNISATION

L'INDEMNISATION DES DOMMAGES MATÉRIELS

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance de responsabilité d'un montant minimal de 50 000 $.

Cette assurance, qui relève de l'entreprise privée, protège le propriétaire d'une automobile responsable de dommages matériels à autrui.

La victime de dommages matériels causés par une automobile est indemnisée suivant les règles du droit commun. Lorsque la Convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

L'INDEMNISATION COMPLÉMENTAIRE

Quoique tout propriétaire d'une automobile circulant au Québec doive posséder un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels, et malgré le principe d'universalité d'indemnisation des dommages corporels, certaines victimes peuvent, dans des circonstances particulières, être dépourvues de protection. Ces victimes de dommages matériels et de dommages corporels, qui ont obtenu au Québec un jugement définitif en leur faveur, peuvent demander à la Régie de satisfaire à ce jugement si le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance de responsabilité, ou encore s'il ne peut être identifié. La Régie peut, selon les conditions prévues, verser des indemnités jusqu'à un maximum de 50 000 $.

▼LES COÛTS DU RÉGIME

La Régie de l'assurance automobile du Québec a versé, au cours de l'exercice 1989, 373,3 millions de dollars aux victimes d'accidents. Cela porte à 2 milliards 307 millions de dollars le montant des indemnités accordées depuis l'entrée en vigueur du régime le 1er mars 1978, incluant les coûts des services de santé pour les accidentés et le remboursement des frais médicaux et paramédicaux lors du transport des personnes blessées.

De plus, la Régie a versé 387,2 millions de dollars dans sa réserve actuarielle, principalement pour faire face dans le futur aux engagements pris envers les victimes de la route en 1989.

LE COÛT MOYEN DES INDEMNITÉS

La moyenne hebdomadaire des rentes payables augmente chaque année. Cet accroissement s'explique principalement par l'augmentation du revenu moyen des travailleurs, par la revalorisation du revenu maximal assurable et par l'indexation des rentes actives le 1er janvier de chaque année. Le taux d'indexation fixé pour le 1er janvier 1990 est de 4,8%.

En 1989, le coût moyen des indemnités pour les séquelles permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice s'est élevé à 4 551 $.

Par ailleurs, le coût moyen des indemnités de décès se situait à environ 134 615 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu était de près de 10 600 $. Il s'agit là de moyennes. Les indemnités versées aux victimes étaient, dans certains cas, beaucoup plus importantes.

De façon générale, notons qu'environ 36% des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés trois mois après leur accident, 9% le sont encore après un an et 3% après quatre ans.

INDEMNITÉS VERSÉES PAR CATÉGORIE (en milliers de dollars)

	1989	1988	TOTAL DES INDEMNITÉS DEPUIS 1978
Indemnités de remplacement du revenu	**128 772 $**	124 991 $	1 044 426 $
Indemnités de décès versées sous forme:			
de rente	**39 396 $**	34 899 $	233 415 $
de montant forfaitaire	**5 888 $**	5 761 $	50 082 $
Autres indemnités:			
• préjudices esthétiques, mutilations, douleurs, etc.	**44 085 $**	45 465 $	309 962 $
• remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc.	**65 778 $**	26 020 $	217 876 $
• paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux	**5 285 $**	4 522 $	27 458 $
• remboursement des frais funéraires	**3 650 $**	3 322 $	29 470 $
• frais de réadaptation	**11 922 $**	10 411 $	50 073 $
Fonds d'indemnisation	**658 $**	(43) $	49 605 $
Sous-total	**305 434 $**	255 348 $	2 012 367 $
Coût des services de santé versés au gouvernement	**67 882 $**	65 208 $	295 550 $
TOTAL	**373 316 $**	320 556 $	2 307 917 $

— La Régie de l'assurance automobile du Québec a pour mission de réduire les risques inhérents à l'usage de la route. L'atteinte de cet objectif repose entre autres sur une gestion la plus efficiente possible des ressources humaines, informationnelles, technologiques, matérielles et financières qui sont mises à sa disposition.

— En 1989, la Régie...

...a affiché un excédent des revenus courants sur les dépenses courantes de 29,3 millions de dollars;

...a redressé sa réserve actuarielle des exercices antérieurs de 253,5 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 282,8 millions de dollars pour l'exercice 1989;

. a entrepris les travaux de construction de son nouveau siège social qui regroupera en un seul édifice de 31 000 M^2 les 1 850 employés oeuvrant au sein des unités centrales. La Régie est maître d'oeuvre des travaux de construction qui représentent un investissement de 50 millions de dollars;

...a accru la disponibilité du système informatique qui a atteint de nouveau en 1989 un niveau supérieur à celui des meilleures institutions bancaires qui sont la référence en ce domaine;

...a maintenu son réseau de points de services qui est passé de 201 points le 31 décembre 1988, à 196 points le 31 décembre 1989, soit 49 centres de services, 96 caisses populaires et 51 mandataires privés en permis et en immatriculation;

...a développé son réseau de mandataires privés en vérification mécanique qui comprenait, au 31 décembre 1989, 2 897 entreprises accréditées en autovérification ainsi que 123 entreprises mandatées pour la vérification contre rémunération.

▼LES RESSOURCES HUMAINES

LES EFFECTIFS DE LA RÉGIE

Pour desservir sa clientèle, la Régie compte sur un effectif régulier totalisant 1976 personnes et un effectif occasionnel totalisant 599 années-personnes, réparties dans ses centres administratifs et ses 49 centres de services à travers le Québec.

Ces personnes appartiennent à une cinquantaine de corps d'emploi, rattachés principalement au soutien administratif, et 50% d'entre elles sont des femmes. L'équipe de gestion comprend 55 cadres supérieurs et 112 cadres intermédiaires.

Les conditions de travail sont régies par huit conventions collectives ou ententes intervenues entre le gouvernement du Québec et les syndicats ou associations professionnelles représentant les employés.

LA FORMATION EN RÉGION

La dispersion de ses employés à travers tout le territoire du Québec représente une contrainte importante pour la Régie.

Pour y faire face, elle a développé un réseau de formateurs répartis entre les différentes directions régionales, dont le rôle est de diffuser les cours de formation à la tâche qui sont élaborés centralement. De plus, elle a entrepris de mettre à profit son puissant réseau informatique pour rendre disponibles à ses employés et à ceux de ses mandataires, des cours axés sur l'auto-apprentissage qui peuvent être suivis à partir d'un terminal informatique. Ce moyen est appelé à prendre de plus en plus d'importance dans le futur, ses bénéfices étant de beaucoup supérieurs aux coûts de développement.

LE SERVICE À LA CLIENTÈLE

Depuis plusieurs années, la Régie a grandement investi dans l'amélioration du service à la clientèle. Ses interventions se sont situées à divers niveaux: relocalisation d'un grand nombre de points de services, consolidation de son réseau de mandataires, refonte des systèmes administratifs et informatiques et formation du personnel. Cette préoccupation est cruciale si l'on tient compte que la plupart des clients ne sont en contact avec la Régie qu'une fois par année.

RÉPARTITION RÉGIONALE DES EFFECTIFS DE LA RÉGIE

	RÉGULIERS	OCCASIONNEL(LES) EN ANNÉES-PERSONNES
Bas-Saint-Laurent et Gaspésie:	35	18
Saguenay — Lac-Saint-Jean et Côte-Nord:	41	17
Québec:	1531	337
Estrie — Mauricie — Bois-Francs:	58	31
Montréal:	153	101
Montérégie:	64	37
Laval —Laurentides-Lanaudière:	54	37
Abitibi-Témiscamingue:	40	21

Des approches d'avant-garde tels les cercles de qualité, la gestion intégrale de la qualité et la gestion de la qualité du service à la clientèle (QUALIPLUS) sont utilisées dans un nombre croissant d'unités administratives et produisent déjà des résultats visibles pour les clients. Une politique en matière de service aux diverses clientèles permet maintenant d'encadrer ces différentes démarches et de les inscrire dans une perspective globale.

LE PROGRAMME D'AIDE AUX EMPLOYÉS

En 1989, la Régie a continué d'offrir à ses employés éprouvant des difficultés un Programme d'aide aux employés. Par ailleurs, la tenue de causeries sur différents sujets reliés à la qualité de la vie en général a permis de concrétiser le volet préventif du programme. Les résultats positifs observés auprès des employés touchés par des interventions curatives ou préventives ont permis de constater l'impact important du programme sur leur rendement, leur comportement et leur sentiment d'appartenance.

LA PROTECTION DES NON-FUMEURS

Au cours de l'année 1989, le responsable de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs dans certains lieux publics a continué à sensibiliser les inspecteurs désignés au respect des prescriptions de cette loi.

D'une part, les inspecteurs devaient s'assurer que l'affichage interdisant de fumer soit adéquat dans les lieux visés par la Loi et, d'autre part, ils devaient veiller à ce que les fumeurs ne fument pas dans les zones déclarées non-fumeurs.

Depuis l'entrée en vigueur à la Régie en mars 1988 du Programme anti-tabagiste, une quarantaine d'employés ont participé à une session d'aide aux fumeurs afin de cesser de fumer. Vintg-cinq de ces employés se sont fait rembourser une partie du coût d'inscription, ayant arrêté de fumer un mois après la fin de la session. L'impact de ce programme est important puisqu'il permet à l'entourage de ces personnes de ne plus être gêné par la fumée de cigarette, en plus d'avoir valeur d'exemple.

Par ailleurs, le Comité de direction de la Régie a décidé qu'à compter du 1er janvier 1991, il sera interdit de fumer dans tous les locaux de la Régie à l'exception des salles prévues à cette fin.

▼LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

LES RÉALISATIONS

En 1989, la Régie a axé ses réalisations dans le domaine de la gestion des systèmes d'information sur cinq grandes orientations: la planification de la ressource information, le support de ses mandats, la continuité et la qualité des services en région, l'amélioration des données de gestion, la recherche et le partenariat. La Régie a aussi pousuivi certains projets avec des partenaires gouvernementaux ou privés.

La planification de la ressource information

La Régie occupe une place de premier plan dans le domaine de l'informatique. Elle a toujours su s'ouvrir aux nouveaux produits, en plus d'apprendre à les maîtriser. Afin de mieux gérer sa ressource information, la Régie a mis en place, au cours des dernières années, un processus annuel de planification. En liaison étroite avec la planification stratégique de la Régie, la planification de la ressource information permet d'établir un plan de développement basé sur un horizon de trois à cinq ans. La mise à jour annuelle de cette planification vise à ajuster les décisions de développement en fonction des nouveaux besoins, des nouvelles technologies et des opportunités offertes par son environnement. Plus de 75 projets ont été documentés, analysés et mis de l'avant pour un montant de 11,4 millions de dollars en 1989. Cet exercice, qui se poursuivra annuellement, a permis d'amener les usagers à s'engager activement dans les choix et les orientations à privilégier. De plus, cette planification laisse entrevoir un niveau d'investissement de l'ordre de 14 millions de dollars annuellement pour les cinq prochaines années.

Le support aux mandats de la Régie

Les systèmes informatiques ont été modifiés en 1989 afin de permettre une application immédiate des changements administratifs et réglementaires survenus à la Loi sur l'assurance automobile et à la nouvelle table des points d'inaptitude.

Outre les investissements alloués aux projets de développement, les dépenses associées aux opérations informatiques régulières de la Régie ont nécessité un montant de 28,7 millions de dollars. Une partie importante de ce montant (55%) a servi à l'entretien, à l'achat ainsi qu'à la location d'équipements informatiques et de logiciels, pour le traitement centralisé des données et les frais de télécommunication.

Afin d'améliorer les niveaux de service offerts aux utilisateurs de systèmes informatiques de la Régie, un effort de 105 années-personnes a été attribué aux activités touchant les opérations du centre informatique.

Aux principaux systèmes informatisés de la Régie tels que les systèmes reliés au Code de la sécurité routière, aux opérations régionales, à l'indemnisation et à l'administration, se rattachent 70 applications. Celles-ci nécessitent pour leur bon fonctionnement quelque 8 000 programmes informatiques, représentant au total 6,3 millions de lignes d'instructions.

En 1989, plus de 897 demandes de modifications se rapportant aux divers domaines d'activités de la Régie ont été réalisées pour un effort de 67 années-personnes. Ces modifications faisaient suite aux changements apportés aux cadres légal et administratif de la Régie.

La continuité et l'accessibilité des services en région

Tous les points de services en immatriculation et permis de conduire sont reliés interactivement à l'ordinateur central. Lors d'une interruption de communication avec l'ordinateur central, un mécanisme de fonctionnement en mode autonome a été développé afin d'accélérer le service à la clientèle et d'imprimer en tout temps les pièces officielles.

Par ailleurs, la Régie a tiré parti des derniers développements technologiques pour mécaniser les opérations de ses unités mobiles chargées d'offrir les services reliés au permis de conduire dans certaines régions éloignées. Grâce à des micro-ordinateurs portatifs reliés par télécommunication à l'ordinateur central, il est maintenant possible d'offrir à la population de ces régions un niveau de service équivalent à celui des grands centres urbains.

L'amélioration des données de gestion

L'ensemble des systèmes administratifs a fait l'objet d'une remise en question globale qui a entraîné le démarrage d'une refonte complète de toutes les composantes des domaines de gestion qu'il soutient: ressources humaines, financières, matérielles, immobilières et actuarielles.

De même, des systèmes d'information destinés à la direction ont été mis graduellement en place. Finalement, une nouvelle technologie d'accès aux données (bases de données relationnelles) a fait l'objet de projets-pilotes qui se sont avérés très satisfaisants pour les employés.

La recherche et le partenariat

La recherche active d'occasions d'affaires et de technologies nouvelles a permis d'identifier quelques avenues très prometteuses pour l'avenir technologique de la Régie. Ainsi, l'échange électronique de données, les cartes mémoires et les systèmes-experts ont fait l'objet d'études en 1989 et seront évalués à l'aide de projets-pilotes en 1990.

La participation à de nombreuses tables d'échange et les relations d'affaires établies avec nos partenaires gouvernementaux ont permis le transfert de plusieurs de nos connaissances de pointe et de certaines composantes informatiques en demande dans d'autres organismes.

La Régie contribue très activement à l'émergence d'un savoir-faire québécois dans le domaine des technologies de l'information en étant constamment à l'affût des nouveaux développements en matière d'informatique, de bureautique et de télématique. La signature de contrats de services avec des entreprises spécialisées en services informatiques permet non seulement à la Régie d'avoir accès à toute l'expertise requise pour l'exécution de ses mandats, mais également de contribuer au développement de l'excellence dans l'industrie québécoise de l'informatique.

Ainsi, elle a attribué en 1989 des contrats de consultation en systèmes d'information pour une valeur de plus de 11 millions de dollars. Ces sommes d'argent ont été consacrées à l'embauche de ressources professionnelles spécialisées dans divers domaines: technique, développement, opération, recherche.

Généralement maître d'oeuvre dans le développement de ses systèmes, la Régie a octroyé cette année un contrat forfaitaire pour la livraison d'un système clé-en-main pour la gestion des ressources humaines.

En 1988, conformément à une entente intervenue entre le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), la Régie prenait le leadership dans l'élaboration d'un lien interprovincial d'échanges d'information. Ce projet, à caractère hautement technologique, consistait à faire communiquer les différents systèmes informatiques des provinces canadiennes comportant plusieurs technologies différentes. En plus, la Régie s'était vu confier la mise en place de l'ordinateur dédié à ce réseau, ordinateur qui joue le rôle d'aiguilleur central de toutes les opérations.

Depuis 1989, la Régie assume l'opération de cet ordinateur et elle offre le support technique à toutes les provinces utilisatrices du réseau. Ce service bilingue fonctionne 16 heures par jour et concerne l'infrastructure de télécommunication.

Poursuivant son action amorcée en 1988, la Régie a de nouveau participé cette année à l'Opération Nez rouge (Québec) en fournissant le support technique et en assurant la coordination des activités reliées à l'opération du système informatisé de gestion des équipes de bénévoles. Rappelons que ce système, développé en 1988 avec le groupe DMR et l'Université Laval, a permis une fois de plus à l'Opération Nez rouge de faire face à une demande de plus en plus croissante de la part de ses utilisateurs.

LES SERVICES À LA CLIENTÈLE

En 1989, la disponibilité du système informatisé s'est maintenue en 1989 à un niveau supérieur à celui des meilleures institutions bancaires qui sont la référence en ce domaine. Ainsi, les niveaux de disponibilité des services interactifs fixés par le Comité de direction ont tous été atteints en 1989, voire même dépassés pour plusieurs clientèles, en particulier pour la gestion du Code de la sécurité routière (99,4%) et pour les services aux accidentés (99,59%). Nous sommes donc en mesure d'affirmer que le citoyen québécois bénéficie d'un des meilleurs services qui soit lorsqu'il se rend dans un centre de services de la Régie ou chez un mandataire.

LES RESSOURCES TECHNOLOGIQUES

Doté de deux ordinateurs centraux (totalisant une puissance de traitement de plus de 100 millions d'instructions par seconde), le Centre de traitement de la Régie dispose d'une capacité d'emmagasinage des données sur support magnétique de plus de 250 milliards de caractères. Un vaste réseau de télécommunications permet de rejoindre tous les points de services de la Régie. Plus de 3 400 terminaux (dont 2 400 écrans) sont reliés aux ordinateurs centraux.

De même, le personnel de la Régie dispose de 600 micro-ordinateurs, dont plus de 300 ont accès aux ordinateurs centraux et dont environ 200 peuvent communiquer entre eux par le réseau local.

LES RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES

Les achats de biens et de services de la Régie en 1989 auprès des fournisseurs québécois totalisaient plus de 75 millions de dollars.

Au chapitre de la gestion immobilière, 60 695 m^2 répartis en 55 établissements furent mis à la disposition des unités administratives, le tout entraînant des dépenses d'exploitation et de location de l'ordre de 8 877 000 $. De plus, des améliorations locatives ont été apportées à 650 postes de travail pour un coût total de 750 000 $.

Enfin, le service aux diverses clientèles de la Régie a commandé l'insertion et l'expédition de 40 millions de documents de toutes sortes à plus de 11 millions de clients externes, entraînant une dépense de l'ordre de 4,9 millions de dollars. En contrepartie, plus de 3,2 millions de clients externes ont transigé par courrier avec la Régie en cours d'année.

LA CONSTRUCTION DU SIÈGE SOCIAL

Le 7 août 1989, le ministre des Transports, monsieur Marc-Yvan Côté, et le président-directeur général de la Régie, monsieur Jean-P. Vézina, ont présidé à la cérémonie marquant le début des travaux de construction du nouveau siège social au-dessus de l'entrée des trains à la gare intermodale de Québec. Le gouvernement du Québec avait autorisé, en 1988, la Régie de l'assurance automobile à, non seulement aller de l'avant dans ce projet, mais à agir comme maître d'oeuvre.

Le Conseil d'administration a autorisé la mise sur pied du « Comité directeur de la construction », formé de cinq membres: le Président-directeur général, le Vice-président à l'administration et aux finances, le Directeur de la construction du siège social, un membre de l'extérieur et un représentant de la firme J.E. Verreault qui, à la suite d'un appel d'offres, a été amené à agir comme groupe conseil auprès de la Régie dans toutes les phases du projet de construction. Ce comité relève directement du Conseil d'administration et doit rendre compte au Conseil, de l'évolution des travaux à chacune de ses séances.

Les travaux d'architecture ont été confiés à un consortium d'architectes. Dirigé par le bureau d'architectes Hudon et Julien, ce consortium regroupe les entreprises Gagnon, Grondin et Vachon, Régis Côté et associés et enfin, Celestino Garcia. Les travaux d'ingénierie ont été confiés pour leur part au Groupe conseil Roche ltée qui est appuyé par le Groupe conseil Solivar et ADS et associés ltée.

La Régie agit comme entrepreneur général et procède à l'érection du projet en allouant des contrats correspondant à des parties précises de la construction (lots). Au 31 décembre 1989, la Régie avait signé des contrats et lancé des appels d'offres pour une valeur totale de 28 millions de dollars.

L'échéancier prévoit que l'aménagement au sein du nouveau siège social pourra débuter à la fin de l'été 1991. La partie la plus importante des travaux sera donc exécutée en 1990.

Rappelons que le complexe en construction comporte trois tours, dont une de six étages et deux de quatre étages. La superficie aménageable sera d'environ 31 000 M^2 et les coûts sont estimés à 50 millions de dollars. Le nouveau siège social permettra d'accueillir un peu plus de 1 850 employés.

LES RESSOURCES EN RÉGION

Pour offrir à la population un service de qualité en matière d'accueil et de renseignement, de délivrance et de renouvellement du permis de conduire et de l'immatriculation, de soutien technique et de réadaptation auprès des accidentés de la route, de contrôle mécanique du parc automobile et de promotion de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile dispose de huit directions régionales et de 49 centres de services répartis sur l'ensemble du territoire.

Les services des directions régionales sont regroupés dans les centres administratifs suivants:

BAS-SAINT-LAURENT ■ GASPÉSIE
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél.: (418) 722-3519

SAGUENAY ■ LAC-SAINT-JEAN
CÔTE-NORD
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél.: (418) 548-7106

QUÉBEC
930, chemin Sainte-Foy, RDC-13
Québec (Québec)
G1S 2L4
Tél.: (418) 643-6608

ESTRIE ■ MAURICIE ■ BOIS-FRANCS
955, rue King Est
Bureau 100
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél.: (819) 820-3222

MONTÉRÉGIE
1999, boulevard Roland-Therrien
Longueuil (Québec)
J4N 1G9
Tél.: (514) 468-3624

LAVAL ■ LAURENTIDES-LANAUDIÈRE
3195, boulevard Saint-Martin Ouest
Centre 2000
Laval (Québec)
H7T 1A3
Tél.: (514) 688-1971

ÎLE-DE-MONTRÉAL
870, boulevard de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél.: (514) 873-6620

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ■ OUTAOUAIS
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2R3
Tél.: (819) 764-6155

LES CENTRES DE SERVICES DE LA RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

NOM DE LA MUNICIPALITÉ	ADRESSE	CODE POSTAL	TÉLÉPHONE
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-7698
ANJOU	7400, boulevard des Galeries d'Anjou, porte 45	H1M 3M2	(514) 873-7620
BAIE-COMEAU•	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Équerre	G0A 1B0	(418) 435-3734
BONAVENTURE	166, route 132 Est, C.P. 296	G0C 1E0	(418) 534-2122
CHARLESBOURG	1750, avenue Périgord	G1G 5X3	(418) 643-7620
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(514) 873-7620
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1	(819) 478-4685
GASPÉ•	39, rue montée Sandy-Beach	G0C 1R0	(418) 368-2515
GRANBY	840, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 378-9859
HULL•	975, boulevard Saint-Joseph	J8Z 1W8	(819) 772-3045
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2742
JOLIETTE	244, rue Saint-Charles-Borromée Nord	J6E 4R7	(514) 753-7403
JONQUIÈRE*•	2655, boulevard du Royaume	G7S 4S9	(418) 548-3165
LACHUTE	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
LA SARRE	77, 2e Rue Est	J9Z 3G8	(819) 333-2341
LÉVIS	98F, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 837-3650
LONGUEUIL*•	1999, boulevard Roland-Therrien	J4N 1G9	(514) 468-2323
MATANE	750, avenue du Phare Ouest	G4W 1V5	(418) 562-5141
MONT-LAURIER	785, rue de la Madone	J9L 1T3	(819) 623-2322
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 4H9	(418) 248-3521
MONTRÉAL	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest	H3L 1P3	(514) 873-7620
MONTRÉAL*•	870, boulevard de Maisonneuve Est	H2L 4W3	(514) 873-7620
PORTNEUF VILLAGE	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
QUÉBEC	2500, boulevard Montmorency	G1J 5C7	(418) 643-7620
QUÉBEC	5077, boulevard Wilfrid-Hamel	G2E 5G3	(418) 643-7620
QUÉBEC	2012, boulevard Charest Ouest	G1N 4N6	(418) 643-7620
QUÉBEC (réadaptation seulement)•	930, chemin Sainte-Foy, R.D.C.	G1S 2L4	(418) 643-6015
RIMOUSKI*•	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
RIVIÈRE-DU-LOUP•	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
ROBERVAL	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
ROUYN*•	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 764-6783
SAINT-HYACINTHE	1200, boulevard Casavant Ouest	J2S 8B9	(514) 773-6659
SAINT-JEAN	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
SAINT-JEAN-PORT-JOLI	32, rue Fortin, C.P. 157	G0R 3G0	(418) 598-6951
SAINT-JÉRÔME	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
SAINT-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-8351
SHERBROOKE*•	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 566-7053
SOREL	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593
THETFORD-MINES	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
TROIS-RIVIÈRES•	1420, 11e Rue	G8Y 2Z7	(819) 374-0969
VAL-D'OR	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
VALLEYFIELD	85, rue Notre-Dame, local 15	J6S 1E7	(514) 371-3807
VERDUN	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-7620
VICTORIAVILLE	600, boulevard Jutras Est, Place du Campus, local 50	G6P 6S2	(819) 758-3148
VILLE LAVAL*•	3195, boulevard Saint-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 682-1676
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord, C.P. 1146	J0Z 3W0	(819) 622-1116

* Les centres de services marqués d'un astérisque sont intégrés dans un centre administratif régional
• Les centres de services marqués d'un point offrent les services en réadaptation

COMMENTAIRES SUR LES ÉTATS FINANCIERS

LES FAITS SAILLANTS

La Régie affiche, pour l'exercice financier 1989, un excédent des revenus sur les dépenses de 29,3 millions de dollars avant redressement de la réserve actuarielle des années antérieures.

À l'excédent de 29,3 millions de dollars, s'ajoute un redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs de 253,5 millions de dollars, ce qui porte l'excédent des revenus sur les dépenses à 282,8 millions de dollars pour l'exercice 1989. Ce redressement est le résultat de changements importants au niveau des hypothèses économiques et d'incapacité. D'une part, le taux d'inflation est demeuré en deçà du taux anticipé et la situation économique favorable qui persiste depuis quelques années a permis un accroissement du taux de rendement net des placements. D'autre part, la Régie a accumulé suffisamment d'expérience en ce qui a trait aux durées d'incapacité pour lui permettre de modifier graduellement ses hypothèses à long terme, ce qui a entraîné une diminution des coûts d'indemnisation.

L'actif de la Régie s'élevait au 31 décembre 1989 à 4 652,2 millions de dollars, soit une augmentation de 11,1% par rapport à l'année précédente. Cette hausse a permis l'acquisition d'unités de dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec pour 451,5 millions de dollars.

LES REVENUS

Les revenus totaux de la Régie ont atteint 951,0 millions de dollars en 1989 par rapport à des revenus de 900,4 millions de dollars pour 1988, soit une augmentation de 5,6%. Cette augmentation est, pour l'essentiel, due à la croissance des revenus de placement.

Le régime d'assurance automobile dispose de quatre sources de financement. La contribution exigée de chaque propriétaire de véhicules routiers lors de l'immatriculation représente 358,3 millions de dollars (37,7%) alors que la contribution des titulaires de permis de conduire s'élève à 91,0 millions de dollars (9,6%). Les revenus perçus par la Régie au chapitre des droits de délivrance et de renouvellement pour les services rendus en matière d'immatriculation et de permis de conduire s'établissent à 56,4 millions de dollars (5,9%). Enfin, les revenus de placement constituent l'autre source de financement du régime avec 440,3 millions de dollars (46,3%) auxquels s'ajoutent des revenus divers de 5,0 millions de dollars (0,5%).

Les revenus de placement se sont accrus de 11,7% et proviennent principalement du rendement des unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Ces dépôts se sont accrus de 11,04% en 1989 et ont rapporté un taux de rendement moyen de 11,43%. Compte tenu que le taux d'inflation a été de 4,80%, il s'agit d'un rendement net de 6,63%.

LES DÉPENSES

Les dépenses totales ont atteint 921,7 millions de dollars en 1989, soit une hausse de 11,1% par rapport à 1988. De cette somme, 387,2 millions de dollars constituent l'accroissement net de la réserve actuarielle afin de faire face aux engagements pris à l'égard des accidentés de la route de 1989.

Les dépenses d'indemnités ont atteint 373,3 millions de dollars dont 67,9 millions de dollars couvrent les coûts des services de santé attribuables aux accidents routiers et 37,0 millions de dollars résultent de la hausse des frais de transport ambulancier. L'autre partie des dépenses d'indemnités, soit 268,4 millions de dollars, représente les indemnités versées dont plus de 77,7% sont relatives à des accidents survenus au cours des années antérieures à 1989.

ÉTAT SOMMAIRE DES REVENUS ET DÉPENSES
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	1989
Revenus	951,0 $
Dépenses	921,7
Excédent des revenus sur les dépenses avant poste suivant:	29,3
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs	253,5
Excédent des revenus sur les dépenses	**282,8**

SOURCES DE FINANCEMENT
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	1989
Contributions d'assurances	
Immatriculation	358,3 $
Permis de conduire	91,0
Droits de délivrance et de renouvellement	56,4
Revenus de placements et autres	445,3
TOTAL	951,0

TAUX DE RENDEMENT MOYEN SELON DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PLACEMENT

	1989
Dépôts à vue et soldes bancaires	11,86 %
Dépôts à participation	11,43
Taux de rendement moyen pondéré	**11,43**

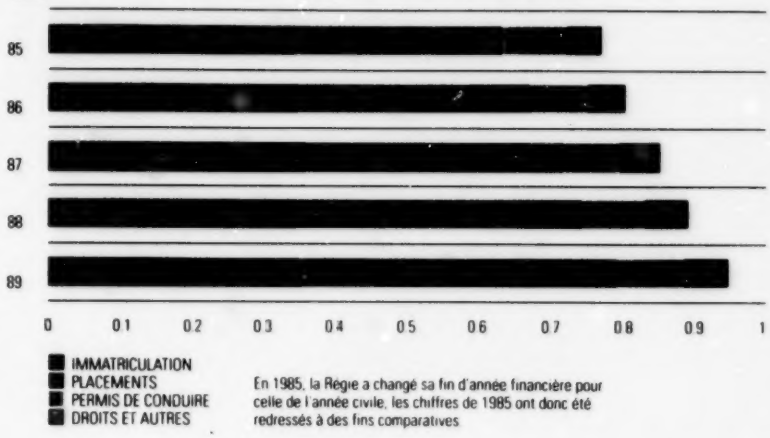
RÉPARTITION DES DÉPENSES
(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	1989
Indemnisation	760,5 $
Frais d'administration	161,2
TOTAL	921,7

Notons que plus de 60% des indemnités sont versées aux victimes de la route sous forme de rentes. Le remplacement de la perte de revenus au moment où cette perte est réellement encourue dans le temps exige que soient capitalisées chaque année toutes les sommes nécessaires au paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de l'exercice. Les coûts relatifs aux dommages corporels des accidents de la route de 1989 sont de l'ordre de 560,0 millions de dollars.

Enfin, les frais d'administration s'élèvent à 161,2 millions de dollars soit une hausse de 8,5% par rapport à ceux de l'exercice précédent. Les traitements et charges sociales accaparent 51,8% de ces frais. Les autres dépenses importantes sont: les services administratifs et professionnels (9,4%), les dépenses d'informatique et de bureautique (7,5%), les locations d'espaces de bureaux et d'équipement (6,2%), les frais de perception des contributions versées aux mandataires privés (6,0%) et les frais de communications (5,7%).

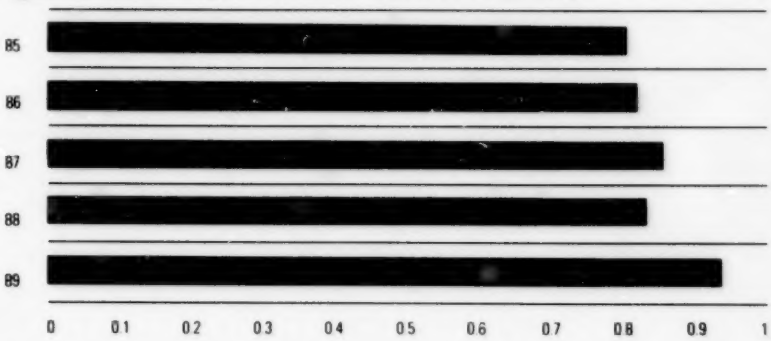
REVENUS PAR CATÉGORIES (EN MILLIARD DE $)



IMMATRICULATION
PLACEMENTS
PERMIS DE CONDUIRE
DROITS ET AUTRES

En 1985, la Régie a changé sa fin d'année financière pour celle de l'année civile, les chiffres de 1985 ont donc été redressés à des fins comparatives.

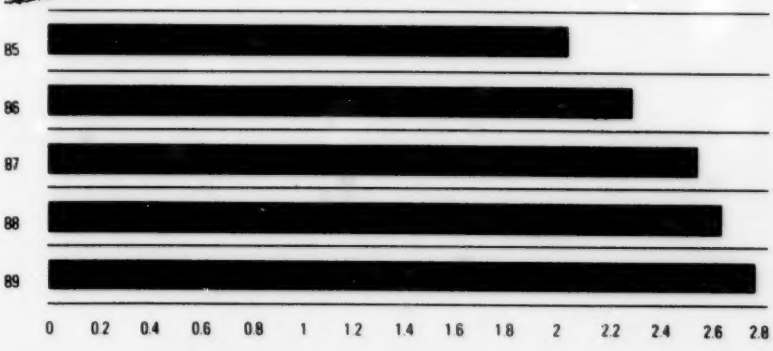
DÉPENSES PAR CATÉGORIES (EN MILLIARD DE $)



INDEMNISATION
FRAIS D'ADMINISTRATION

En 1985, la Régie a changé sa fin d'année financière pour celle de l'année civile, les chiffres de 1985 ont donc été redressés à des fins comparatives.

RÉSERVE ACTUARIELLE (EN MILLIARD DE $)



LES ÉTATS FINANCIERS

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1989 ainsi que l'état des revenus et dépenses, l'état de la réserve de stabilisation et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2, appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

Rhéal Chatelain, f.c.a.

Québec, le 30 mars 1990

CERTIFICAT RELATIF À
L'ÉVALUATION DE LA RÉSERVE
ACTUARIELLE DE LA RÉGIE DE
L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU
QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1989

L'évaluation au 31 décembre 1989 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 1990, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q.,chapitre A-25).

Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II, au chapitre II du Titre IV et au chapitre II du Titre V de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er janvier 1990 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite Loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978. L'impact des mesures transitoires prévues par la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives (1989, chapitre 15) a aussi été évalué.

Le montant de la réserve actuarielle au 31 décembre 1989 s'établit à 2 771,3 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont adéquates et appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

Marc Tardif, f.s.a., f.i.c.a.
Blondeau & compagnie

Montréal, le 14 mars 1990

REVENUS ET DÉPENSES

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1989	1988
REVENUS		(en milliers de dollars)
Contributions		
Immatriculation	**358 271**	355 586
Permis de conduire	**90 973**	91 661
Droits de délivrance et de renouvellement	**56 453**	54 129
Revenus de placements (note 3)	**440 282**	394 064
Autres	**5 006**	4 936
	950 985	900 376
DÉPENSES		
Indemnisation		
Remplacement du revenu	**128 772**	124 991
Décès	**45 284**	40 660
Forfaitaires pour séquelles	**44 085**	45 465
Frais de séjour et vêtements	**11 935**	10 357
Frais de réadaptation	**11 922**	10 410
Expertise médicale	**6 196**	6 297
Frais de transport ambulancier (note 4)	**40 149**	3 092
Coût des services de santé (note 5)	**74 617**	70 875
Orthèses, prothèses et autres	**10 356**	8 409
Augmentation de la réserve actuarielle	**387 200**	360 300
	760 516	680 856
Frais d'administration (note 6)	**161 146**	148 527
	921 662	829 383
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT ÉLÉMENT SUIVANT	**29 323**	70 993
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs (note 7)	**253 500**	264 800
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**282 823**	335 793

RÉSERVE DE STABILISATION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1989	1988
		(en milliers de dollars)
SOLDE AU DÉBUT	**939 756**	603 963
Excédent des revenus sur les dépenses	**282 823**	335 793
SOLDE À LA FIN	**1 222 579**	939 756

BILAN

AU 31 DÉCEMBRE	1989	1988
ACTIF		(en milliers de dollars)
Encaisse	——	4 501
Débiteurs	**5 602**	5 475
Revenus de placements courus	**44 338**	41 329
Frais payés d'avance (note 8)	**5 008**	7 341
Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**37 790**	25 813
Dépôts à participation (note 9)	**4 539 457**	4 087 945
Immobilisations (note 10)	**20 008**	13 588
	4 652 203	4 185 992
PASSIF ET RÉSERVE		
Chèques en circulation moins encaisse	**20 612**	——
Créditeurs et frais courus	**17 522**	15 691
Frais de transport ambulancier à payer (note 4)	**37 000**	——
Dû au gouvernement du Québec (note 11)	**78 208**	162 421
Obligations envers les victimes - Réserve actuarielle (note 12)	**2 771 300**	2 637 600
Contributions reportées	**240 418**	227 686
Revenus de placements reportés	**264 564**	202 838
	3 429 624	3 246 236
Réserve de stabilisation	**1 222 579**	939 756
	4 652 203	4 185 992

Engagements (note 13)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean-P. Vézina
président-directeur général

Louis-Marie Beaulieu
administrateur

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE	1989	1988
		(en milliers de dollars)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent des revenus sur les dépenses	**282 823**	335 793
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Augmentation nette de la réserve actuarielle	**133 700**	95 500
Amortissement des immobilisations	**3 925**	5 567
Perte sur aliénations d'immobilisations	**234**	402
	420 682	437 262
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	**28 273**	(19 913)
Liquidités provenant des activités d'exploitation	**448 955**	417 349
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue - variation	**(11 977)**	39 056
Dépôts à participation	**(451 512)**	(459 855)
Acquisitions d'immobilisations	**(11 009)**	(1 845)
Produit d'aliénations d'immobilisations	**430**	7 615
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	**(474 068)**	(415 029)
(DIMINUTION) AUGMENTATION DES LIQUIDITÉS	**(25 113)**	2 320
LIQUIDITÉS AU DÉBUT	**4 501**	2 181
LIQUIDITÉS À LA FIN	**(20 612)**	4 501

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 DÉCEMBRE 1989

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., chapitre R-4 et modifications), fait de la Régie une corporation au sens du Code civil.

Elle a pour fonctions:

a) d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile;

b) d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile;

c) d'appliquer le Code de la sécurité routière notamment en ce qui a trait à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis et aux licences, aux normes de sécurité routière concernant les véhicules ainsi qu'aux obligations en cas d'accident;

d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

La Régie jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle perçoit les droits exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance d'un permis de conduire.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Régie ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice et les conventions comptables énoncées ci-dessous. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

a) Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec

Les dépôts à participation sont comptabilisés au coût d'acquisition.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties comme suit:

	Méthode	Vie utile
Bâtisses	Linéaire	50 ans
Équipement	Linéaire	5 ans
Matériel informatique et logiciels	Linéaire Compte tenu de la valeur résiduelle	Maximum 5 ans

Les acquisitions d'équipements, de matériel informatique et de logiciels dont le coût unitaire est inférieur au seuil minimum de capitalisation sont imputées aux opérations ainsi que le mobilier, l'agencement et les améliorations des aires locatives.

L'immeuble en construction comprend tous les coûts directs s'y rapportant et il n'est pas amorti.

c) Réserve actuarielle

La réserve actuarielle correspond:

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements;

2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront;

3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) Recouvrements d'indemnités versées

Les créances provenant des indemnités à recouvrer pour des accidents survenus avant le 1er mars 1978 ne sont pas inscrites au bilan. Les montants perçus au cours de l'exercice sont imputés aux opérations en réduction des indemnités versées.

e) Contributions

Les contributions d'immatriculation et de permis de conduire sont inscrites aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

f) Revenus de placements

Le revenu attribué par la Caisse de dépôt et placement du Québec aux détenteurs d'unités de dépôts à participation du Fonds général comprend les gains et pertes à la vente de placements. Cette partie est reportée et amortie sur une période de 10 ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

3. REVENUS DE PLACEMENTS

	1989	1988
		(en milliers de dollars)
Dépôts à participation:		
Revenu attribué	**436 484**	373 312
Moins: gains et pertes à la vente de placements	**102 414**	14 622
	394 070	358 690
Amortissement des revenus de placements reportés	**40 688**	30 807
	434 758	389 497
Dépôts à vue	**4 703**	4 055
Soldes bancaires	**821**	512
	440 282	394 064

4. FRAIS DE TRANSPORT AMBULANCIER

Le gouvernement a haussé, à compter du 21 décembre 1988, la tarification du transport ambulancier pour la prise en charge des accidentés de la route. Une décision du Conseil des ministres du 7 février 1990 recommande plutôt de proposer une modification à la Loi sur l'assurance automobile afin d'y prévoir le versement par la Régie d'un montant forfaitaire additionnel au tarif de base à titre de contribution au coût du transport ambulancier. Pour l'exercice financier 1989, ce montant forfaitaire a été établi à 37M $.

5. COÛT DES SERVICES DE SANTÉ

Ce coût comprend 67 881 778 $ (1988: 65 208 240 $) à titre de versement annuel au gouvernement du Québec pour le remboursement du coût des services de santé consécutif aux accidents routiers.

6. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1989	1988
	(en milliers de dollars)	
Traitements et charges sociales	**83 413**	78 530
Frais de déplacement	**2 304**	2 134
Frais de perception des contributions	**9 695**	8 059
Services administratifs et professionnels	**15 120**	11 647
Frais de communication	**9 121**	8 494
Information et publicité	**4 486**	4 840
Mobilier, agencement et équipement	**1 745**	2 319
Frais d'entretien	**668**	589
Location de locaux et d'équipement	**10 060**	9 565
Matériel informatique et bureautique	**4 235**	3 042
Location et entretien du matériel informatique et bureautique	**7 879**	6 650
Impression, fournitures et autres dépenses	**8 495**	7 091
Amortissement des immobilisations	**3 925**	5 567
	161 146	148 527

7. REDRESSEMENT DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DES EXERCICES ANTÉRIEURS

Une comparaison de la réserve des années antérieures établie au 31 décembre 1989 avec celle anticipée sur la base de l'évaluation précédente nous permet d'établir à 253 500 000 $ (1988: 264 800 000 $) le montant dégagé par l'ensemble des changements effectués ou des écarts observés dans le cadre de l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1989.

De ce montant, 133 100 000 $ (1988: 158 300 000 $) dépendent de facteurs économiques; le solde découle d'autres hypothèses notamment celles reliées aux durées d'incapacité.

8. FRAIS PAYÉS D'AVANCE

En décembre 1988, la Régie a loué un ordinateur afin de répondre à un besoin additionnel de puissance. En contrepartie, la Régie a cédé au locateur un ordinateur dont la valeur marchande est amortie, en tenant compte de sa valeur résiduelle, sur la durée du bail à titre de frais de location.

9. DÉPÔTS À PARTICIPATION

Les dépôts à participation au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec sont exprimés en unités et chaque unité confère à son détenteur une participation proportionnelle à l'avoir net et au revenu net du Fonds général. Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse, à la valeur de réalisation de l'avoir net du Fonds général à la fin de chaque mois.

	1989	1988
Nombre d'unités	**5 870 360**	5 338 735
Coût des unités	**4 539 457 104 $**	4 087 945 143 $
Valeur de réalisation des unités	**5 053 792 337 $**	4 391 685 587 $
Pourcentage des unités détenues dans le Fonds général	**24,9%**	23,9%

10. IMMOBILISATIONS

	1989			1988
	(en milliers de dollars)			
	COÛT	**AMORTISSEMENT ACCUMULÉ**	**COÛT NON AMORTI**	COÛT NON AMORTI
Terrain	**1 636**	**—**	**1 636**	1 636
Immeuble en construction	**7 074**	**—**	**7 074**	362
Bâtisse	**3 294**	**197**	**3 097**	3 113
Matériel informatique et logiciels	**19 898**	**11 788**	**8 110**	8 295
Équipement	**616**	**525**	**91**	182
	32 518	**12 510**	**20 008**	13 588

Le coût projeté de l'immeuble en construction est de 50M $ dont 7 074 000 $ est inscrit aux immobilisations et 12 586 000 $ aux engagements pour les années 1990 à 1992.

11. DÛ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Ce poste comprend un montant de 75M $ (1988: 150M $) à verser au gouvernement du Québec le 30 mars 1990 pour le coût d'immobilisations en matière de sécurité routière.

12. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES - RÉSERVE ACTUARIELLE

	1989	1988
		(en milliers de dollars)
Indemnisation:		
Demandes produites et acceptées:		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	**2 482 500**	2 362 000
Demandes à l'étude ou non encore produites:		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	**138 200**	141 400
	2 620 700	2 503 400
Frais de gestion futurs:		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	**150 600**	134 200
	2 771 300	2 637 600

13. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1989, les engagements contractuels minimaux pour la construction d'un immeuble, la location de locaux, l'acquisition de matériel informatique et de logiciels et pour le programme d'intervention en réadaptation se répartissent comme suit:

	(en milliers de dollars)
1990	24 170
1991	12 298
1992	7 395
1993	3 199
1994	1 760
1995 et exercices subséquents	1 869
	50 691

14. RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés de la Régie participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics et au Régime de retraite des fonctionnaires. Le coût de ces régimes est partagé également depuis le 1er juillet 1982 entre les employés et l'employeur. Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès. Les contributions de la Régie imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 3 505 311 $ (1988: 3 281 340 $). Les obligations de la Régie envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

15. MODIFICATION À LA LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

La Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives (1989, chapitre 15) sanctionnée le 19 juin 1989 modifie les indemnités pour dommages corporels versées aux victimes d'accidents de la route et vise notamment à augmenter graduellement au cours des années 1990, 1991 et 1992, la couverture des dommages subis par des personnes blessées gravement. Certaines dispositions de cette loi, en vigueur à compter du 1er janvier 1990, ont entraîné une majoration de la réserve actuarielle de 18,1M $ au 31 décembre 1989 et une diminution du même montant de l'excédent des revenus sur les dépenses de l'exercice. Elles entraîneront également des coûts supplémentaires d'environ 17M $ en 1990, 45M $ en 1991 et 70M $ en 1992.

16. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 1988 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1989.

ISBN: 2-550-20762-9

Régie de
l'assurance automobile
du Québec